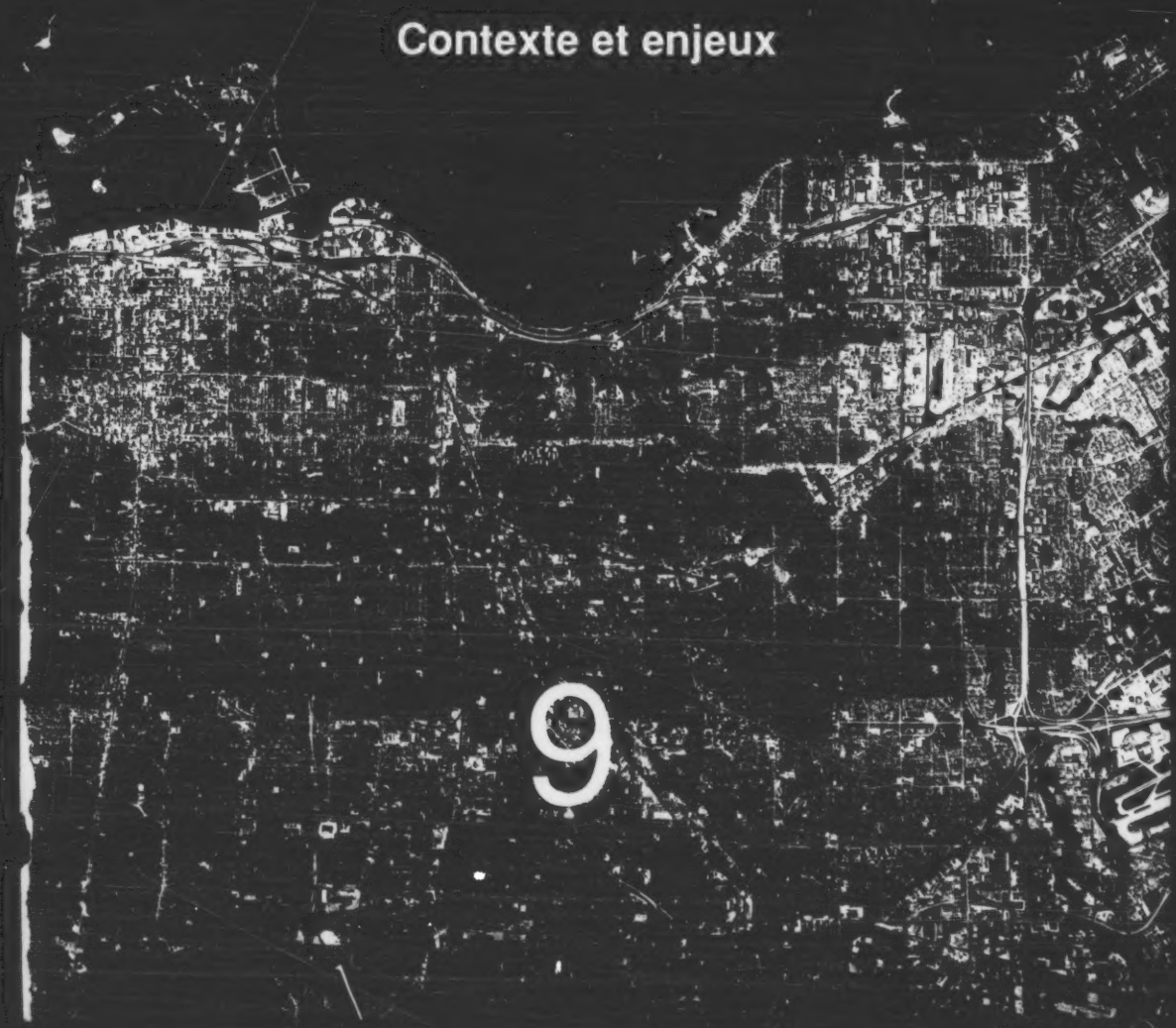
Commission royale sur l'avenir
du secteur riverain de Toronto

Le transport riverain dans le contexte du transport régional

Contexte et enjeux



9

LAFARGE CANADA INC.

92-00053/

Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront

CANADA

Ontario

Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

Commissioner
The Honourable David Crombie, P.C.

Executive Director and Counsel
Ronald L. Doering

Commissaire
L'honorable David Crombie, c.p.

Directeur exécutif et Conseiller juridique
Ronald L. Doering

Dear Colleague:

I am pleased to provide you with a copy of the report, *Waterfront Transportation in the Context of Regional Transportation*. As previously announced, hearings relative to this report will take place on 9 May 1990. If you wish further information, please contact the offices of the Royal Commission.

This report represents the opinions of the authors and not of this Commission. Transportation affects all of those who live and work in the Greater Toronto Area. This document provides a broad overview of the major issues and examines several situations in detail. It raises a number of questions concerning future transportation requirements, options, and opportunities and is intended to be the basis for further thought and discussion on all aspects of waterfront transportation in the region.

I look forward to hearing from you.

Cordially,

Cher collègue,

Vous trouverez ci–joint un exemplaire du rapport intitulé *Le transport riverain dans le contexte du transport régional*. Ainsi qu'il a déjà été annoncé, les audiences concernant ce rapport auront lieu le 9 mai 1990. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec les bureaux de la Commisssion royale.

Le rapport reflète les vues des auteurs et non celles de la Commission. Le transport touche tous les habitants de la région du Grand Toronto et tous ceux qui y travaillent. Le document donne un bon aperçu de certains points importants et renferme un examen détaillé de plusieurs situations. Il soulève un certain nombre de questions à l'égard des besoins futurs en matière de transport, il fait état de diverses options et possibilités et il est censé constituer le point de départ d'une réflexion et d'un débat sur tous les aspects du transport riverain dans la région.

J'attends vos réactions avec impatience et vous prie de recevoir, cher collègue, mes cordiales salutations.

David Crombie

171, rue Slater St., 11th Floor/11e étage
P.O. Box/C.P. 1527
Station/Succursale "B"
Ottawa, Canada K1P 6P5

Tel. No./No. de téléphone: *(613)* 990–3306
Fax. No./No. de facsimilé: *(613)* 990–4345

207 Queen's Quay West/Ouest ,5th Floor/5e étage
P.O. Box/ C.P. 4111
Station/Succursale "A"
Toronto, Canada M5W 2V4

Tel. No./No. de téléphone: *(416)* 973–7185
Fax No./No.de facsimilé: *(416)* 973–7103

Le transport riverain dans le contexte du transport régional

Contexte et enjeux

Document de travail
préparé pour
la Commission royale
sur l'avenir du secteur riverain de Toronto
par Neal A. Irwin et F. Shane Foreman

Mars 1990

Données canadiennes pour catalogage avant publication

Irwin, Neal

Le transport riverain dans le contexte du transport régional: contexte et enjeux: document de travail

Publ. en anglais sous le titre: Waterfront transportation in the context of regional transportation

ISBN 0-662-926232-X
No de cat. du MAS Z1-1988/1-52-2F

1. Transports urbains — Ontario — Toronto, Agglomération de. 2. Fronts de mer — Ontario – Toronto, Agglomération de. 3. Transport — Ontario — Toronto, Agglomération de. 4. Urbanisme — Ontario — Toronto, Agglomération de. I. Foreman, F. Shane, 1947- . II. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto (Canada). III. Titre.

HE311.C32T6714 1990 388.4'042'09713541
C90-098671-9

Photos:

Office de la protection de la nature de la communauté urbaine de Toronto et de sa région

Charrette consacrée au secteur riverain de Toronto

South East Toronto Industrial Awareness Organisation

Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

Cette publication est aussi disponible en anglais.

©Ministère des approvisionnements et services Canada 1990
No de cat. Z1-1988/1-52-2F
ISBN 0-662-926232-X

TABLE DES MATIÈRES

Résumé 1

Les auteurs du rapport 15

Introduction 17

Contexte et objet de l'étude 19

Le transport dessert et façonne les secteurs urbains . 20

1. Le transport dans la région du Grand Toronto

Historique 25

L'ère du transport par eau 25

L'ère du transport automobile et aérien 27

Réseau de transport actuel dans la région du Grand Toronto 28

Routes et transport en commun de surface 28

Transport ferroviaire et transport en commun rapide 29

Liaisons extérieures 29

Tendances récentes 30

Évolution de l'offre et de la demande de services de transport 30

Raisons sous-jacentes à l'augmentation de la demande de transport 31

Le réseau de transport a été dépassé par l'évolution 36

Persistance prévue des pressions d'ordre démographique sur la demande de transport 40

Projets éventuels dans le domaine du transport 47

Divers projets sont possibles 47

Mode d'utilisation des terrains renforcant l'efficacité du transport 47

Rôle accru du transport en commun 50

Gestion du transport 51

Réseau routier agrandi 52

Propositions récentes concernant l'agrandissement du réseau 52

Le programme est vaste et les budgets limités 55

Activités portuaires dans la région du Grand Toronto 55

Données générales 55
Vue d'ensemble du trafic portuaire et maritime 58
Les ports de la région du Grand Toronto et le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du St–Laurent 75
Rôle du port de Toronto dans le domaine du transport 78
Le port et la ville 88
Relations portuaires au sein du Grand Toronto 91

Le contexte de la région du Grand Toronto et le transport riverain 93

Circulation journalière et équilibre modal 93
Transport récréatif 94
Mouvement des marchandises 95
Transport extérieur 95

2. Transport riverain 99

Historique 101

Empreintes laissées par le transport maritime, ferroviaire, routier et aérien 101

Réseau de transport existant 102

Routes et transport en commun de surface 102
Chemin de fer et transport en commun rapide 104
Liaisons extérieures 105

Tendances de la demande et perspectives 106

Circulation locale 106
Circulation régionale 109
Circulation interrégionale 112

Défis et possibilités 112

Le secteur riverain vu comme un corridor: acheminement de la circulation de passage 113
Le secteur riverain comme milieu de vie: réaménagement et projets récréatifs 114

Secteur riverain et événements marquants: Jeux olympiques de 1996 et Exposition universelle de l'an 2000 115
Le transport comme moyen d'arriver à une fin . . . 115

Propositions concernant le transport riverain 115

Artères routières 116
Autoroute Gardiner 117
Gestion de la circulation 123
Trains de banlieue 124
Transport en commun 126
Sentiers piétonniers et pistes cyclables 131
Mouvement des marchandises 131
Perspectives dans le domaine portuaire 132
Transport interurbain 137
Transport de passagers par eau 138

3. Que faire maintenant? 141

Le secteur riverain a-t-il vraiment besoin de plus de transport? 143

Établissement des priorités: comment choisir? 143
Qu'en pensez-vous? 146

Rapports et documents de travail de la Commission 147

Résumé

INTRODUCTION

Contexte et objet de l'étude

Le présent document décrit les besoins de transport ainsi que les moyens et les services existants et possibles, d'abord dans le Grand Toronto, puis dans son secteur riverain. Il s'inspire de plusieurs publications antérieures de la Commission royale, de même que de nombreux autres rapports et propositions émanant d'organismes publics et privés. Il vise à fournir de l'information en vue des audiences prochaines sur le transport riverain et les questions qui s'y rattachent, ainsi qu'à stimuler les idées et les discussions qui interviendront dans ces audiences.

Le résumé met en lumière certains points importants du document en adoptant les titres utilisés ultérieurement.

Le transport dessert et façonne les secteurs urbains

Il existe une forte relation entre l'utilisation des terrains et le transport. Tout comme "le poulet et l'oeuf", chaque domaine est la raison d'être de l'autre, et l'un ne peut exister sans l'autre. Le document donne des exemples de ces interactions et met en relief leur importance pour l'étude du transport riverain futur.

1. LE TRANSPORT DANS LA RÉGION DU GRAND TORONTO

Historique

Les liens entre le transport et la forme urbaine apparaissent de façon éclatante dans l'évolution historique de Toronto. Petite ville dépendant presque entièrement de son port à la fin du XVIIIe siècle, Toronto a été grandement influencée par l'avènement du transport ferroviaire au milieu du XIXe siècle. À la fin de ce siècle, la ville avait acquis une forme "en étoile"

composée d'une partie centrale dominante et de corridors de développement implantés le long des lignes radiales de chemin de fer reliant la partie centrale à d'autres centres urbains. Cette forme s'est amplifiée au début du XXe siècle après l'installation de lignes de tramway. C'est toutefois le transport automobile qui a dominé le XXe siècle et qui a engendré et rendu possible un type de ville résidentielle étendue à plus faible densité de population. Les espaces entre les lignes radiales se sont comblés, mais de nombreux noyaux de développement originaux ont subsisté, notamment le quartier central des affaires métropolitain. Même si le transport par voie d'eau et par chemin de fer, en particulier par train de banlieue et par métro, dessert et influence encore le secteur urbain, ce sont les automobiles, les camions et les autobus qui constituent les moyens de transport dominants, à la fois à l'intérieur des secteurs urbains et entre ces secteurs; le transport aérien, quant à lui, constitue le mode de transport favori pour les longs parcours interurbains.

Réseau de transport actuel dans le Grand Toronto

Compte tenu de ce qui précède, le réseau d'autoroutes, de voies à grande circulation, de routes collectrices et de rues locales constitue le pivot du réseau de transport des personnes tout comme des marchandises. En 1986, dans l'ensemble du Grand Toronto qui comprend les régions de Durham, Halton, Peel, York et la communauté urbaine de Toronto, en moyenne 73 p. 100 des déplacements de personnes pendant les jours de semaine se faisaient en automobile, 18 p. 100 par transport en commun et 9 p. 100 à bicyclette ou à pied. Sept lignes radiales de trains de banlieue convergeant vers le pivot que constitue la gare Union, assurent un service express entre les banlieues et le quartier central des affaires, tandis que les lignes de métro Yonge–University–Spadina et Bloor–Danforth offrent un service rapide, mais plus local, au sein de la communauté urbaine, également desservie par un réseau dense de lignes d'autobus. Les autobus desservent aussi 13 des 24 municipalités du Grand Toronto situées à l'extérieur de la

communauté urbaine, mais les services de banlieue sont souvent moins bien organisés. La part du transport en commun dans les trajets effectués entre le domicile et le lieu de travail en 1986 reflète ces données puisqu'elle représente environ 33 p. 100 dans la communauté urbaine et dans les environs de 7 à 12 p. 100 dans les quatre régions avoisinantes. Toutefois, la part du transport en commun est beaucoup plus élevée (environ 65 p. 100) dans les déplacements vers les lieux de travail situés dans le secteur central de la communauté urbaine, au sud de la subdivision de Toronto Nord du CP, entre la rue Bathurst et la Don River, pendant les trois heures de pointe, ce qui montre bien l'accent mis par les services de transport en commun sur le quartier central des affaires et sur l'engorgement de la circulation automobile en période de pointe dans ce secteur fortement concentré.

Les quatre moyens de transport — routier, ferroviaire, aérien et maritime — assurent les liaisons extérieures entre le Grand Toronto, son arrière-pays et les autres secteurs urbains. La région compte en effet d'importants terminus pour voyageurs à la gare Union, à l'aéroport international Pearson, à la gare d'autobus Dundas et au Toronto Island Airport, ainsi que des terminaux pour marchandises répartis dans les gares de triage MacMillan, Concord et Agincourt, le port de Toronto, divers terminaux de camions et d'autres ports et gares de triage du Grand Toronto.

Tendances récentes

Au cours des vingt-cinq dernières années, la circulation des voyageurs et des marchandises a connu une croissance sans précédent, reflet de fortes tendances économiques et démographiques. Après la construction d'un ensemble considérable de routes et de lignes de transport en commun rapide pendant les années 1950 et 1960, le Grand Toronto a amorcé cette période avec une capacité de transport supérieure aux besoins et un réseau relativement bien équilibré. Toutefois, l'expansion et l'amélioration du réseau de transport n'a pas suivi la croissance rapide de la demande, ce

qui a provoqué un retard substantiel et une aggravation de l'engorgement de la circulation. Alors qu'on prévoit une croissance soutenue de la demande de transport, le défi fondamental consistera à répondre à cette croissance tout en essayant de combler les lacunes des dernières décennies, en dépit des contraintes financières et des préoccupations environnementales croissantes.

Projets éventuels dans le domaine du transport

Divers organismes provinciaux et municipaux étudient ou ont commencé à mettre en oeuvre plusieurs projets importants dans le Grand Toronto, visant notamment:

- l'adoption de modes d'utilisation des terrains renforçant l'efficacité du transport;
- un rôle accru du transport en commun et ferroviaire;
- une gestion plus approfondie du transport; et
- un agrandissement et une amélioration du réseau routier.

Les propositions récentes d'expansion du réseau ainsi que les projets d'amélioration de l'exploitation et de "gestion de la demande", présentés plus loin, tiennent compte de l'augmentation du financement annoncé dans le budget provincial de 1989. Il est clair, cependant, que la liste d'améliorations nécessaires affichée au "menu" est longue et que les budgets sont limités.

Activités portuaires dans le Grand Toronto

Les installations et les services du port de Toronto qui dominaient jadis tout le littoral de l'Inner Harbour, ont été réinstallés à l'extrémité est de l'Inner Harbour, et en particulier dans le secteur situé entre les rues Cherry et Leslie. Le port traite actuellement des produits de valeur relativement peu élevée comme le gravier, le ciment, le sel, le sucre, et son niveau d'activité est resté relativement stable à environ deux millions de tonnes par an au cours des dernières années. La croissance du transport par conteneurs prévue au cours des

années 1950, en raison de l'ouverture de la Voie maritime du Saint–Laurent, n'a pas eu lieu à cause des caractéristiques économiques des grands porte–conteneurs qui exigent une rotation rapide entre les ports océaniques et de l'efficacité des services ferroviaires de conteneurs qui relient les ports de l'est du Canada comme Halifax et Montréal au Grand Toronto.

Plusieurs ports publics et privés situés dans le Grand Toronto ou dans son voisinage assurent eux aussi le transport maritime de ces produits et on prévoit qu'à l'avenir, la croissance du trafic sera modeste. Cependant, il importe que le Grand Toronto conserve ses activités maritimes et les installations portuaires dont elles ont besoin, de même que les liens routiers et ferroviaires qui desservent les secteurs portuaires.

Répercussions sur le transport riverain dans le Grand Toronto

Les besoins et les défis relatifs au transport dans le Grand Toronto et dans le secteur riverain sont intimement liés. Les banlieusards qui font la navette entre la banlieue et le centre empruntent le secteur riverain pour se rendre des secteurs de l'est et de l'ouest au centre des affaires. Si on ne répond pas à la croissance de cette circulation en améliorant les services de trains de banlieue et de transport en commun rapide, la circulation automobile va constamment augmenter dans le corridor riverain, ce qui nuira à l'accessibilité et à l'agrément de ce dernier pour les déplacements locaux, les loisirs, le transport extérieur et le mouvement des marchandises. Les responsables de la planification et de l'amélioration du secteur riverain et de son réseau de transport doivent donc se pencher sur des projets plus vastes de développement du transport dans le Grand Toronto.

2. TRANSPORT RIVERAIN

Historique

Le secteur riverain de Toronto est resté marqué par les différents modes de transport: maritime, ferroviaire, routier et aérien. On a réinstallé plus à l'est les services portuaires, et on est en train de transformer les terrains ferroviaires à des fins résidentielles, commerciales, industrielles et récréatives. Cette évolution ouvre d'importantes possibilités et des défis tout aussi importants pour arriver à une utilisation harmonieuse et équilibrée des terrains tout en conservant et en améliorant le réseau de transport requis.

Réseau de transport existant

Le présent document décrit également les réseaux existants de routes, de transport en commun de surface, de chemin de fer, de transport rapide, de même que les liaisons extérieures desservant le secteur riverain du Grand Toronto. Comme on l'a déjà noté, la gare Union et le corridor ferroviaire connexe, de même que l'autoroute Gardiner et le boulevard Lakeshore dominent le secteur riverain central. La partie centrale, surélevée, de l'autoroute Gardiner et le corridor ferroviaire, lui aussi surélevé dans une grande partie du secteur central, forment une double barrière entre le quartier central des affaires et le secteur riverain. Tout en permettant une circulation intense à destination et en provenance du centre des affaires, ces deux axes nuisent fortement à la continuité de l'aménagement urbain, aux passages piétonniers et aux commodités urbaines qui relient le secteur central et le secteur riverain.

Tendances de la demande et perspectives

Bien qu'au cours des dernières décennies, le corridor riverain ait été dominé par la circulation régionale à destination et en provenance du centre des affaires, la circulation locale devient de plus en plus importante à mesure que le port et les chemins

de fer cèdent la place à diverses autres activités. À cet égard, l'atteinte d'un équilibre pertinent entre l'utilisation des terrains à des fins résidentielles et à d'autres fins dans le secteur riverain et dans les autres quartiers centraux du Grand Toronto constitue un important défi. L'augmentation de la population résidant dans le secteur riverain signifierait qu'un grand nombre de personnes prenant plaisir à vivre dans ce secteur pourraient aussi travailler dans le secteur central, ce qui réduirait le besoin de longs déplacements entre la banlieue et le centre.

On s'attend aussi à une augmentation de la circulation entre le Grand Toronto et d'autres villes et régions, ce qui exigera l'agrandissement des deux principaux terminus interurbains situés dans le secteur riverain central, à savoir la gare Union et le Toronto Island Airport.

Défis et possibilités

Dans le secteur riverain, il existe de nombreux défis et possibilités à envisager dans le domaine du transport. On devra notamment:

- s'efforcer d'acheminer efficacement la circulation rapide dans le corridor riverain tout en ne lui permettant pas de dominer et de gâcher le secteur riverain;
- établir des objectifs de planification et d'urbanisme pour le secteur riverain vu comme un milieu de vie, équilibrer l'utilisation de ce territoire à des fins résidentielles, commerciales, industrielles et récréatives, et assurer le transport requis;
- conserver suffisamment de souplesse et de possibilités pour répondre à des événements spéciaux de grande envergure comme les Jeux olympiques d'été de 1996 ou l'Exposition mondiale de l'an 2000, qui toucheraient fortement le secteur riverain et son réseau de transport.

Pour répondre à ces défis, il faut se rappeler que le transport est un moyen pour arriver à une fin et que l'objectif fondamental consiste à établir un milieu urbain agréable à

fréquenter, quoique raisonnablement accessible et fonctionnel. C'est dans cette optique que l'on doit considérer la série de propositions sur le transport dans le secteur riverain, présentées ci-après.

Propositions concernant le transport riverain

Divers organismes publics et privés ont présenté plusieurs propositions décrites brièvement dans le présent document en même temps que quelques-uns des principaux avantages et inconvénients soulignés dans divers rapports et dans les médias. Ces propositions portent entre autres sur les éléments suivants:

- On pourrait améliorer les grandes artères, et notamment prolonger la rue Front vers l'ouest depuis la rue Bathurst jusqu'à l'autoroute Gardiner à l'ouest de l'avenue Strachan — et élargir d'une voie cette avenue dans chaque direction jusqu'à la Humber River — prolonger vers l'ouest The Esplanade depuis la rue Bay jusqu'à la rue Bathurst et peut-être plus loin vers l'ouest jusqu'à l'avenue Strachan, et apporter d'autres améliorations aux axes nord-sud et est-ouest desservant le secteur riverain.
- Plusieurs propositions visent à supprimer ou à diminuer l'effet de barrière de la section centrale surélevée de l'autoroute Gardiner de la façon suivante:

  a) Remplacer la section surélevée par des artères améliorées, un boulevard Lakeshore élargi et amélioré ainsi que des services de transport en commun accrus.

  b) Faire passer la section surélevée de l'autoroute Gardiner sous le boulevard Lakeshore actuel que l'on transformerait en "grand" boulevard.

  c) Faire passer la section surélevée dans un nouveau tunnel tout proche du littoral le long de l'Inner Harbour et vendre les droits d'aménagement du

corridor de l'autoroute Gardiner actuelle et des terrains riverains adjacents pour aider à financer cette transformation.

d) Conserver la section surélevée de l'autoroute Gardiner où elle se trouve actuellement, mais harmoniser l'éclairage et l'urbanisme avec les aménagements adjacents à l'autoroute, en vue de diminuer son effet de barrière et ses inconvénients pour l'environnement.

Ces diverses propositions diffèrent grandement en ce qui concerne l'influence sur la circulation, les coûts et les répercussions sur l'environnement urbain et récréatif offert par le secteur riverain central.

- Parmi les améliorations éventuelles des trains de banlieue, citons l'agrandissement de la gare Union, la création de nouvelles gares de trains GO et la réinstallation des gares existantes desservant les secteurs latéraux à l'est et à l'ouest de la gare Union, ainsi que la mise sous terre du corridor ferroviaire dans la section centrale, qui l'amènerait à passer sous les artères nord–sud plutôt qu'au–dessus d'elles. Il s'agit là d'une proposition considérable, d'aussi grande envergure que l'éventuelle relocalisation de l'autoroute Gardiner. La Commission royale étudiera ces deux propositions puisqu'elles entrent dans son mandat d'établir des orientations pour le secteur riverain. Entre–temps, l'amélioration de la gare Union et des chemins de fer de banlieue continuera de retenir l'attention du gouvernement de l'Ontario, du transport de banlieue GO, ainsi que des autorités de la ville et de la communauté urbaine de Toronto.

- L'éventuel prolongement vers l'est et l'ouest de la ligne de métro léger (Harbourfront Light Rapid Transit – LRT), actuellement en chantier le long de Queen's Quay entre l'avenue Spadina et la rue Bay, et en remontant la rue Bay jusqu'à la gare Union, constitue l'une des principales

améliorations du transport en commun envisagées pour le secteur riverain. Comme l'expose le rapport, un tel agrandissement pourrait assurer un service de LTR entre une nouvelle gare de train GO située à l'ouest de la Humber River et un terminus installé à l'est à proximité du champ de courses Greenwood, avec des correspondances directes vers un nouvel emplacement de la gare GO au nord–est d'Exhibition Place et une nouvelle gare desservant le lotissement Ataratiri sis entre la rue Parliament et la Don River. Cette transformation assurerait un service "express ou local" efficace, car la ligne de trains GO du Lakeshore fournirait un service express pour les trajets plus longs, tandis que la ligne LRT faciliterait les déplacements locaux tout en alimentant les stations GO du secteur. De la même façon, le Harbourfront LRT serait bien intégré au reste du réseau de la Commission de transport de Toronto, notamment aux services de tramway est–ouest des rues King et Queen ainsi qu'aux lignes d'autobus nord–sud empruntant la plupart des grandes artères de ce secteur. Le document présente aussi d'éventuels prolongements de la ligne Harbourfront LRT vers l'ouest et l'est.

- Un réseau de pistes cyclables, de sentiers pédestres et de passages piétonniers constitue un élément important pour l'amélioration des activités récréatives et des aménagements urbains dans le secteur riverain.

- Bien qu'il n'existe aucune proposition de transformation importante touchant directement le mouvement des marchandises et les installations portuaires dans le secteur riverain, ce qui reflète la stabilité déjà mentionnée de la circulation des marchandises, ces éléments sont importants pour l'avenir du Grand Toronto, et on doit prendre des dispositions à leur sujet.

- Au moment où les coupures imposées par le gouvernement fédéral à Via Rail viennent réduire les services ferroviaires interurbains offerts aux voyageurs à la gare

Union, un projet d'envergure lancé par les gouvernements de l'Ontario et du Québec, de concert avec l'entreprise privée, envisage l'introduction éventuelle d'un service interurbain de train à grande vitesse dans le corridor Québec–Windsor. Lors des travaux de planification et de conception touchant la gare Union et le corridor ferroviaire, on devra bien tenir compte de ce projet, de même que du rétablissement éventuel de certains services de Via Rail supprimés récemment, sous une autre administration faisant appel au secteur privé.

- On a soumis récemment une proposition de transport par eau à grande vitesse, utilisant la technique Hovercraft, pour assurer le transport journalier ou récréatif entre diverses localités riveraines situées dans le "Golden Horseshoe" de l'ouest du lac Ontario. Ce service assurerait un lien supplémentaire entre les diverses localités sises entre Oshawa et Burlington, mettrait l'accent sur le centre–ville de Toronto et permettrait aussi d'importantes liaisons avec Hamilton et les centres de la péninsule du Niagara, qui prendraient beaucoup moins de temps que les liaisons correspondantes par voie terrestre. La Commission royale retiendra aussi cette proposition.

3. QUE FAIRE MAINTENANT?

Dans le cadre de son mandat, la Commission royale examinera plusieurs questions énumérées dans la dernière section du présent document, notamment:

- Quel devrait être le transport fourni dans le secteur riverain?
- Quel équilibre faudrait–il conserver entre les divers modes de transport?
- À quelles améliorations du transport devrait–on donner la priorité?

La dernière section présente aussi une liste plus longue d'idées et d'interrogations pouvant servir de critères dans l'élaboration et l'évaluation d'autres concepts de transport pour le secteur riverain: compatibilité avec l'utilisation souhaitée des terrains; capacité, confort, sécurité et commodité; respect de l'environnement et efficacité énergétique; coûts en capital et frais d'exploitation; imposition de frais aux utilisateurs et viabilité financière; facilité d'intégration à d'autres formes de transport; capacité d'adaptation ou d'élargissement du projet de transport pour répondre aux conditions futures à un coût raisonnable.

Comme on le sait, le transport contribue de façon notable à la formation de pluies acides, au réchauffement du globe, à l'amincissement de la couche d'ozone à haute altitude et aux effects toxiques locaux; les questions concernant la qualité de l'environnement et l'efficacité énergétique deviennent donc toujours plus pressantes et on doit s'en occuper au cours des années 1990, au moment où notre société tente d'aménager un milieu durable.

Qu'en pensez–vous?

La Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto vous invite à formuler des observations sur le transport riverain. Elle espère que l'information fournie dans le présent document et le résumé qui précède aideront le public à étudier les choix possibles, à élaborer éventuellement de nouvelles idées et à proposer des commentaires et des projets.

LES AUTEURS DU RAPPORT

Neal A. Irwin est directeur général du IBI Group, entreprise d'experts–conseils dans les domaines du transport, de la planification et de la conception. En plus de trente ans de carrière, M. Irwin a conseillé un large éventail de clients des secteurs public et privé dans les domaines du transport et de la planification stratégique, tant au Canada qu'à l'étranger.

F. Shane Foreman a été détaché à la Commission royale après avoir acquis à la Société canadienne des ports, organisme d'État, une grande expérience dans une vaste gamme d'activités touchant l'administration et la planification des ports, y compris la gestion de la planification nationale de cette société, l'élaboration de plans directeurs de ports, de plans d'utilisation des terrains, des politiques, et les communications. Directeur des études sur les ports à la Commission royale, il est responsable de diverses questions touchant l'aménagement et le transport riverains.

Introduction

CONTEXTE ET OBJET DE L'ÉTUDE

Le présent document de travail décrit d'abord le transport dans la région du Grand Toronto, avant de passer au transport dans le secteur riverain qu'il examine ensuite dans le cadre du réseau global. Pour chaque étape, le document donne un bref aperçu historique suivi d'une présentation du réseau de transport actuel, des tendances récentes de l'offre et de la demande en matière de transport et des perspectives d'avenir. Au chapitre 1 consacré au Grand Toronto et au chapitre 2 consacré au secteur riverain, il expose aussi brièvement les projets de transport possibles et les propositions actuelles. Le chapitre 1 traite également du port de Toronto, puis se termine en étudiant l'influence du transport dans le Grand Toronto sur le transport riverain.

Le chapitre 3 soulève plusieurs questions cruciales qui seront examinées au cours des prochaines audiences et traite de l'avenir du secteur riverain de Toronto et de ses besoins de transport.

Ce document s'inspire de publications antérieures de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto et le lecteur est invité à s'y reporter pour obtenir plus de renseignements sur les questions traitées ici. Les publications suivantes de la Commission royale sont particulièrement pertinentes: *Rapport du groupe de travail sur l'accès et les déplacements; L'avenir du Toronto Island Airport: Les enjeux;* et *Continuité et changement: Les enjeux pour le secteur riverain et les commissaires du havre de Toronto.*

Le document fait appel également à de nombreux rapports et propositions liés au transport, préparés pour la plupart par des organismes du secteur public ou à l'intention de tels organismes dotés de responsabilités et d'intérêts dans le domaine du transport dans le Grand Toronto. Le secteur privé a fourni diverses propositions pertinentes d'améliorations du transport dont plusieurs sont citées au chapitre 2. Les

bibliographies fournies dans les deux premières publications susmentionnées de la Commission énumèrent la plupart des documents de base pertinents.

LE TRANSPORT DESSERT ET FAÇONNE LES SECTEURS URBAINS

Les activités humaines, l'utilisation des terrains et le transport sont intimement liés. Simple moyen pour arriver à une fin, le transport permet aux personnes de se déplacer, elles et leurs biens, d'un endroit à un autre au gré de leurs occupations quotidiennes. Cependant, dès leur mise en exploitation, les installations et les services de transport amènent les personnes à envisager un changement de leurs habitudes de déplacement ou à changer de domicile, de lieu de travail ou d'activités afin de profiter des nouveaux services offerts.

Le genre de transport disponible a un effet crucial sur la forme et l'aménagement des secteurs urbains. En même temps, le mode de développement et sa densité contribuent à créer les corridors de circulation qui influent sur le genre et la qualité du transport fourni.

Le transport peut avoir une influence extrêmement positive sur l'utilisation des terrains en renforçant l'accessibilité et l'agrément des secteurs résidentiels, commerciaux, industriels et récréatifs. Par contre, le manque de capacité de transport peut limiter la densité ou l'attrait d'aménagements qui, sinon, sembleraient très intéressants.

Il est donc nécessaire d'examiner le transport, la forme urbaine, l'utilisation des terrains et les activités humaines comme des parties d'un tout, et non comme des éléments séparés. Ce document fournit de nombreux exemples de ces interactions.

Il faut aussi se rappeler qu'une région urbaine n'atteint jamais un état "définitif". Elle évolue sans cesse car elle doit répondre aux décisions de sa population et à celles des autres régions quant à l'emplacement, à l'économie, à la culture et à

d'autres comportements connexes. Le transport peut contribuer grandement à une telle évolution, mais il doit aussi pouvoir s'adapter aux changements imposés par d'autres forces.

Le présent document se propose d'informer ses lecteurs sur les tendances et les influences passées, les perspectives d'avenir et les propositions actuelles concernant le transport. Les auteurs espèrent que le document suscitera des questions, des suggestions et des discussions qui aideront la Commission royale à remplir son mandat.

1. *LE TRANSPORT DANS LA RÉGION DU GRAND TORONTO*

HISTORIQUE

L'illustration 1 montre l'influence des voies de transport et de leur accès sur l'évolution de la forme urbaine de Toronto.

L'ère du transport par eau

Au moment de sa fondation à la fin des années 1700, la Town of York, aujourd'hui Toronto, dépendait presque exclusivement du transport par eau pour ses communications avec l'extérieur. Les déplacements à l'intérieur de la ville se faisaient à pied, à dos de cheval ou dans des véhicules tirés par des chevaux. Pour cette raison, la ville était petite, resserrée et proche du havre abrité qui a fortement marqué sa croissance initiale.

Au cours de la première moitié du XIXe siècle, la ville s'est agrandie ainsi que le réseau limité de ses routes non pavées, mais le transport par eau est resté le principal moyen de communication avec le monde extérieur.

En 1850, l'arrivée des chemins de fer à Toronto a multiplié par cent la capacité du réseau de transport de surface et quintuplé, voire décuplé sa vitesse. Pendant les décennies suivantes, on a construit des lignes radiales de chemin de fer reliant le centre de Toronto au sud–ouest, à l'ouest, au nord et à l'est. Des établissements urbains se sont développés autour des gares et le long des lignes de chemin de fer et ont donné à la ville la configuration "en étoile" que montre en partie l'illustration 1. Comme le transport ferroviaire, ce genre de développement a prédominé pendant tout le reste du XIXe siècle et le début du XXe siècle.

Après 1900, le tramway est devenu un important mode de transport urbain, qui a encore renforcé la disposition "en étoile" de la région grâce aux lignes allant jusqu'à Port Credit à l'ouest, Woodbridge au nord–ouest, Sutton au nord et West Hill à l'est. Il a aussi contribué au développement plus dense

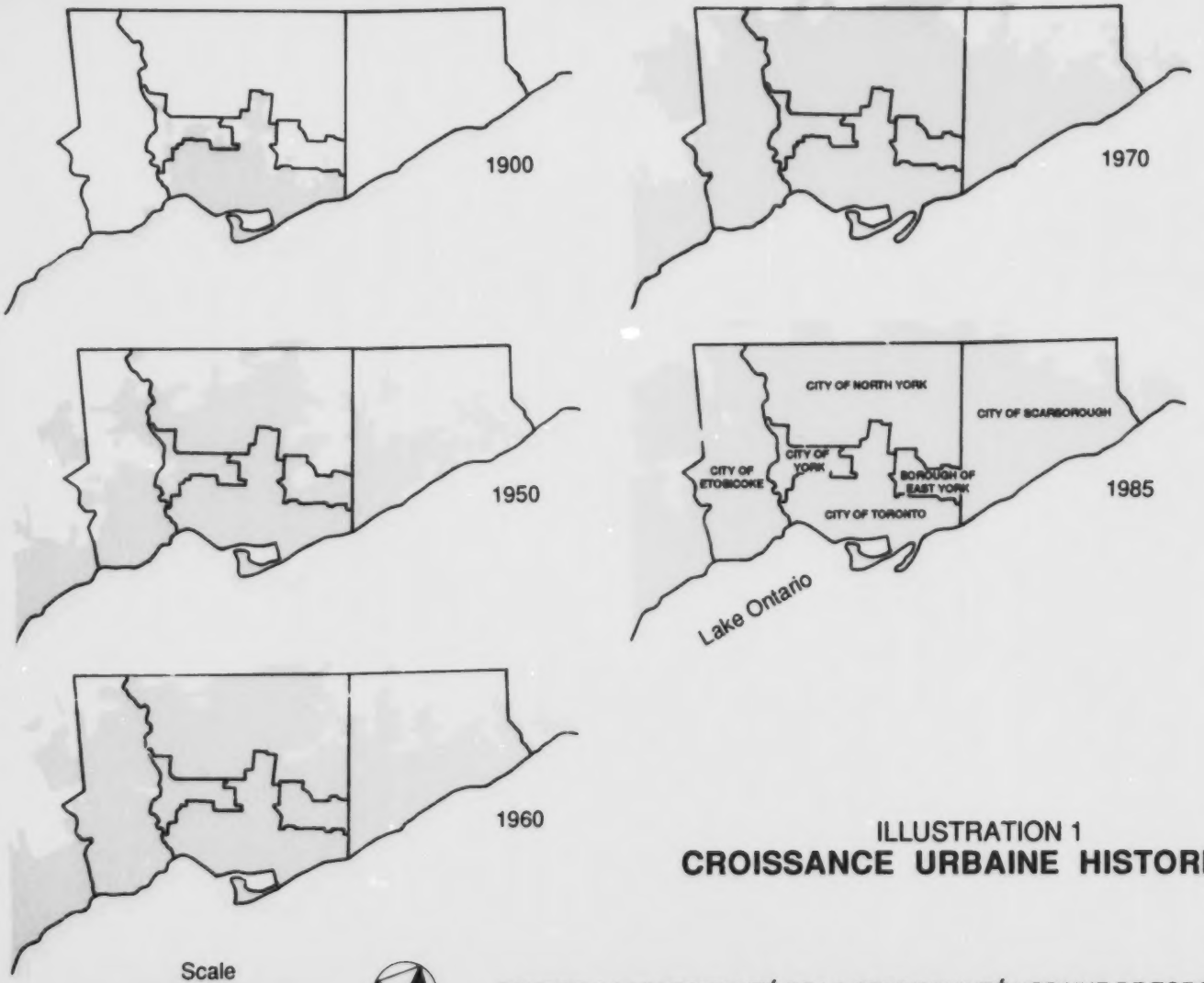


ILLUSTRATION 1

CROISSANCE URBAINE HISTORIQUE

SOURCE: LA MUNICIPALITÉ DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE TORONTO

le long des artères principales, en particulier dans la ville de Toronto et dans le secteur situé au nord et à l'ouest qui fait aujourd'hui partie de la ville de York.

L'ère de l'automobile et du transport aérien

Au début du XXe siècle, l'essor de l'automobile et l'agrandissement rapide du réseau routier au cours des décennies suivantes ont contribué à combler les espaces libres entre les "rayons" dessinés par les lignes ferroviaires. Toutefois, avant la Deuxième Guerre mondiale, les lignes de chemin de fer et de tramways initiales ont continué à exercer une influence en attirant des densités de population plus fortes dans les corridors ferroviaires.

Mais l'expansion, l'augmentation du nombre de propriétaires de voitures, la construction intensive de routes après la Deuxième Guerre mondiale ont entraîné une urbanisation plus uniforme dans tout le Grand Toronto, comme le montre l'illustration 1. L'importance accrue du transport aérien a amené la transformation de l'aéroport de Malton en un vaste complexe, l'Aéroport international Pearson, de même que l'installation d'industries et de commerces dans le secteur avoisinant. La place grandissante du transport des marchandises par camion, venue supplanter de plus en plus le transport par train, a aussi contribué à étendre les secteurs industriels et à augmenter la circulation sur les grandes routes.

À l'intérieur de la "ville tentaculaire" engendrée et rendue possible par le transport automobile, des noyaux et des corridors de peuplement plus dense ont subsisté des époques antérieures ou se sont établis dans les corridors et aux environs des gares desservis par le transport en commun rapide et par les trains de banlieue GO mis en service au cours des 35 dernières années.

Toronto constitue la preuve évidente que le transport influe sur la configuration ou la forme d'une ville, procédé qui, sans aucun doute, se continue. À son tour, la structure urbaine qui en résulte suscite des besoins de transport qui influent sur l'efficience et l'efficacité du réseau de transport.

RÉSEAU DE TRANSPORT ACTUEL DE LA RÉGION DU GRAND TORONTO

Un important réseau de grandes routes, de trains de banlieue et de transport en commun rapide dessert le Grand Toronto comprenant ici les cinq municipalités régionales de Durham, Halton, communauté urbaine de Toronto, Peel et York, qui comptent à leur tour 30 municipalités de secteur.

Routes et transport en commun de surface

Le réseau routier comporte surtout des routes à accès limité comme le Queen Elizabeth Way, les routes 400, 401, 403, 404, 409, 410 et 427 construites et exploitées par le ministère des Transports de l'Ontario et deux grandes routes importantes, l'autoroute Gardiner et le Don Valley Parkway, appartenant à la communauté urbaine de Toronto et exploitées par cette dernière.

Chacune des cinq municipalités régionales et des trente municipalités de secteur formant le Grand Toronto possède et exploite un réseau d'artères, de routes collectrices et de rues locales.

La plupart des artères sont desservies par le transport en commun de surface: autobus, trolleybus ou tramway. Ces services relèvent de la Toronto Transit Commission (TTC) qui assure aussi d'autres services connexes de transport rapide au sein de la communauté urbaine de Toronto et sur quelques lignes dépassant les limites de cette dernière. Les municipalités de secteur assurent aussi des services de transport en commun de surface dans d'autres parties du Grand Toronto, notamment à Mississauga, Oshawa, Brampton, Burlington, Oakville, Markham, Vaughan, Picker-

ing, Ajax, Whitby, Aurora, Newmarket et Richmond Hill. Les services d'autobus de banlieue relèvent du transport en commun GO (GO Transit). Les municipalités régionales de York et de Durham envisagent d'établir des services de transport en commun régionaux ou d'amener les autorités régionales à coordonner les services de transport municipaux et les liaisons entre ces services dans le secteur.

Transport ferroviaire et transport en commun rapide

Le réseau comprend les services suivants: sept lignes radiales de trains de banlieue exploitées par le transport en commun GO, les lignes de métro Yonge–University–Spadina et Bloor–Danforth, le prolongement du métro léger (LRT) de Scarborough à l'extrémité est de la ligne Danforth; le Harbourfront LRT (actuellement en construction) qui relie la gare Union au Queen's Quay et à l'avenue Spadina.

D'autres lignes de chemin de fer desservent le Grand Toronto, notamment les lignes utilisées pour le mouvement du fret et les services–voyageurs interurbains de Via Rail. Ce vaste réseau ferroviaire constitue une ressource importante que l'on pourrait utiliser de façon plus intensive pour le transport des passagers et des marchandises.

Liaisons extérieures

Les lignes de chemin de fer et les routes susmentionnées sont très bien reliées à l'arrière–pays voisin du Grand Toronto ainsi qu'à d'autres régions et centres urbains du Canada et des États–Unis. La gare Union, située dans le quartier central des affaires de la communauté urbaine, constitue le principal pivot du Grand Toronto dans le domaine du transport ferroviaire, tandis que plusieurs gares de triage importantes — notamment les triages Concord et MacMillan exploités par le CN dans la ville de Vaughan, et le triage Agincourt du CP à Scarborough — représentent les principaux terminaux ferroviaires destinés au fret dans l'agglomération.

L'aéroport international Pearson situé dans la ville de Mississauga, juste au nord–ouest de la communauté urbaine de Toronto, est le plus important aéroport de la région. De plus petits aéroports s'y ajoutent aux îles de Toronto, à Buttonville dans la ville de Markham, ainsi qu'au nord d'Oshawa et à Hamilton, à l'ouest du Grand Toronto.

Tout en jouant un rôle relativement peu important dans l'agglomération torontoise, le port de Toronto constitue un lien avec l'extérieur dans le domaine du transport par eau. Les installations portuaires et la circulation des marchandises se trouvent maintenant concentrées à l'extrémité est du Inner Harbour et dans d'autres ports et havres situés le long du littoral du lac Ontario nommé "Golden Horseshoe" (voir plus loin dans ce chapitre la partie intitulée "Fonction portuaire dans le Grand Toronto").

TENDANCES RÉCENTES

Comme on l'a déjà souligné, la demande de services de transport est fortement influencée par la forme et la densité des établissements urbains, de même que par les tendances démographiques, économiques et autres qui peuvent influer grandement sur le nombre de véhicules en circulation, sur le nombre de voyageurs utilisant le réseau de transport en commun, sur le besoin de transporter des marchandises et sur la répétition régulière de la demande au même moment, cause des "périodes de pointe" et de l'engorgement de la circulation.

Évolution de l'offre et de la demande de services de transport

Sans nul doute, au cours des dix ou quinze dernières années, la demande de transport dans le Grand Toronto a augmenté plus rapidement que la création de routes, de services de transport, de gares, d'aires de stationnement, comme le montre l'illustration 2. Tous les habitants du Grand Toronto ont constaté les effets de l'encombrement croissant de la circulation — retards plus nombreux et plus longs, temps

accru passé à voyager parce que l'endroit et la durée des retards sont imprévisibles— et ils en ont subi les conséquences économiques, à savoir l'augmentation des frais d'exploitation, des accidents, des pertes de temps, des coûts des biens et services.

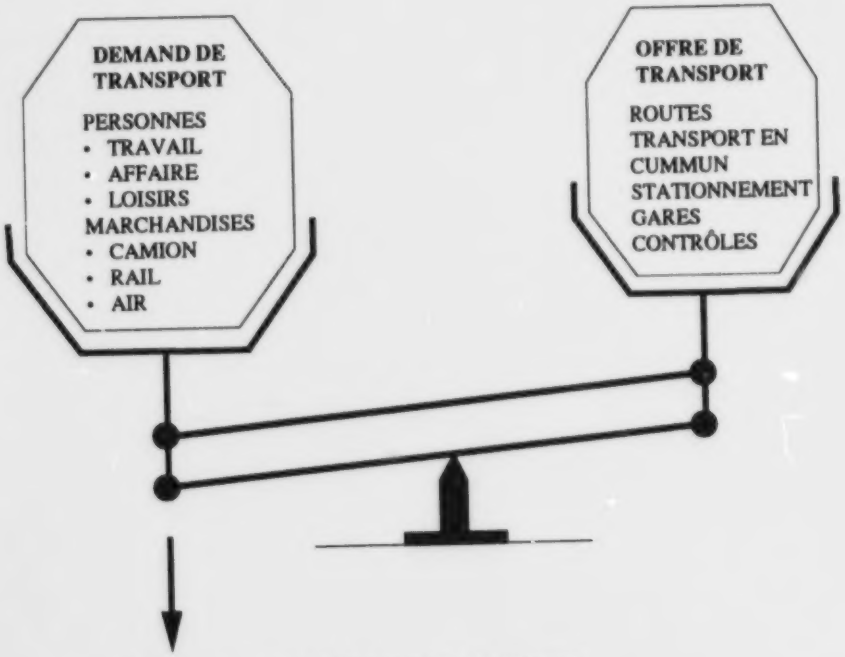
Raisons sous–jacentes à l'augmentation de la demande dans le domaine du transport

La population du Grand Toronto a connu une croissance importante (77 p. 100) entre 1961 et 1986. Pendant ces vingt–cinq ans, l'emploi a augmenté davantage (142 p. 100), et les déplacements quotidiens encore plus (157 p. 100). Ces derniers ont connu une augmentation d'environ 1,5 p. 100 par personne par an, soit 45 p. 100 en 25 ans, reflétant ainsi certaines tendances liées à la démographie, à l'économie et au transport:

- À la suite de la baisse sans précédent des naissances au milieu des années 1960, marquant la fin de l'explosion démographique survenue de 1946 à 1966, le nombre moyen de personnes par famille est tombé de 3,8 en 1961 à 2,8 en 1986. On a alors vu plus de femmes entrer dans la population active, et le nombre d'adultes par famille augmenter. Cette transformation a amené l'augmentation des déplacements parce que les adultes voyagent plus que les enfants et parce que chaque foyer compte maintenant un plus grand nombre de travailleurs appelés à se déplacer pour se rendre au travail.
- La prospérité croissante après la Seconde Guerre mondiale a entraîné la hausse des revenus réels et du nombre des propriétaires de voitures. La croissance du taux d'activité a créé le besoin et les moyens de voyager en voiture pour se rendre au travail et pour d'autres motifs.

ILLUSTRATION 2

CHANGEMENT DE L'OFFRE ET LA DEMANDE DE SERVICES DE TRANSPORT



- Pendant la même période, la construction de réseaux d'autoroutes et la demande de livraisons individualisées, plus rapides et plus fiables, ont provoqué un changement majeur — le passage du chemin de fer au camion — pour le transport des marchandises, ce qui a encore ajouté d'autres véhicules au transport automobile en plein essor.

L'illustration 3 résume ces tendances. En même temps que croissait le nombre de déplacements quotidiens par personne, la distance moyenne parcourue par déplacement augmentait, passant d'environ 11,4 km en 1961 à 15,1 km en 1986 et ce, pour les raisons suivantes:

- Augmentation marquée de la superficie du Grand Toronto.

- Formation rapide de foyers: on s'attend à ce que les personnes issues du "baby boom" de l'après-guerre achètent ou aient acheté leur première maison entre 1980 et l'an 2000, suscitant une très forte demande de maisons unifamiliales — comme au moment du retour des militaires dans les années 1950. Ces maisons sont disponibles à plus bas prix sur de nouveaux terrains situés en banlieue, de plus en plus loin du quartier central des affaires de la communauté urbaine. Le prix élevé des terrains provoqué par la croissance rapide a fait repoussé l'implantation des nouvelles habitations dans des quartiers extérieurs, au-delà des limites urbaines existantes, ce qui a encore rallongé les distances pour se rendre au travail ou ailleurs.

- La prospérité croissante après la Seconde Guerre mondiale a entraîné la hausse des revenus réels et du nombre des propriétaires de voitures. La croissance du taux d'activité a créé le besoin et les moyens de voyager en voiture pour se rendre au travail et pour d'autres motifs.

ILLUSTRATION 3

CROISSANCE DU GRAND TORONTO: 1961 – 1986

	1961	1986	1961–1986 %Augmentation
• Population	2 106 000	3 733 000	77
• Emploi	846 000	2 049 000	142
• Déplacements quotidiens	2 948 000	7 577 000	157
• Déplacements quotidiens par habitant	1,40	2,03	45
• Trajet moyen pour aller au travail	11.4 km	15.1 km	33
• Voiture par habitant	0,30	0,52	73

Raisons de l'augmentation des déplacements par personne

- Plus grand nombre d'adultes par famille
- Plus de femmes dans la population active
- Revenus réels plus élevés et plus de propriétaires de voitures
- Transport des marchandises effectué davantage par camion que par train

Raisons des trajets plus longs

- Plus grande étendue du Grand Toronto
- Formation rapide de ménages
- Coût élevé des terrains et nombre plus élevé d'habitations en banlieue
- Plus grand nombre de familles comptant au moins deux travailleurs
- Pénurie de logements locatifs

Remarque: Les données sur le transport proviennent de Statistique Canada, de la *MT Arts Survey* de 1964 et de la *Transportation Tomorrow Survey* de 1986.

- Comme de nombreux ménages comptent au moins deux membres adultes dans la population active, il leur est souvent impossible d'habiter près du lieu de travail de chacun; il arrive donc qu'au moins un membre de la famille doive parcourir une assez longue distance pour aller travailler.

- Les logements locatifs se trouvent souvent dans les secteurs urbains bien établis, proches notamment des lieux de travail et des centres commerciaux. Or, la pénurie extrême de logements locatifs et le prix élevé des maisons dans le Grand Toronto permettent difficilement aux personnes qui désirent y vivre de trouver un logement à prix abordable. Obligées de vivre en banlieue où les terrains et les maisons coûtent moins cher, ces personnes doivent donc parcourir de plus longues distances que si elles pouvaient trouver des logements près du centre–ville.

En 1986, comme le montre l'illustration 3, chaque personne a effectué, en moyenne, 45 p.100 de déplacements de plus qu'en 1961 par les divers modes de transport. Puisqu'en moyenne, chaque trajet effectué en 1986 dépassait de 33 p.100 celui de 1961, le réseau de transport a dû affronter en 1986 une augmentation du nombre de kilomètres parcourus par personne et par jour égale à 93 p.100 par rapport à 1961. Si on ajoute à cela la croissance de 77 p. 100 de la population du Grand Toronto, on peut constater que la demande totale de kilomètres de déplacement par personne a probablement plus que triplé depuis 1961. Des augmentations semblables ont également touché la circulation des camions. Ces données permettent de mieux comprendre les problèmes actuels de transport.

Des tendances analogues à celles que l'on a constatées au sein du Grand Toronto se sont produites pour les voyages interurbains et les voyages récréatifs au–delà des limites de l'agglomération. Il n'est donc guère surprenant que les

contraintes exercées sur le réseau routier et les retards fréquents dans le transport aérien à l'Aéroport international Pearson fassent l'objet d'une vaste publicité.

Le réseau de transport a été dépassé par l'évolution

Comme le montre l'illustration 4, les autorités provinciales et municipales ont, depuis la Seconde Guerre mondiale, doté la région qui forme actuellement le Grand Toronto de moyens de transport considérables. La province a fait construire le Queen Elizabeth Way juste avant la Seconde Guerre mondiale, puis les routes 400 et 401 après la guerre. Depuis leur construction, toutes ces routes ont été élargies substantiellement — le travail se poursuit toujours — et des liaisons comme les routes 427, 403, 404, 409 et 410 ont été ajoutées au réseau d'autoroutes. La construction de la route 407, située dans le corridor de la route 7, est actuellement en cours près de la route 400.

La communauté urbaine de Toronto a fait construire l'autoroute Gardiner et le Don Valley Parkway et planifié diverses autres liaisons pour le réseau d'autoroutes qui dessert la communauté urbaine, notamment le prolongement de la route 400 au sud de la Gardiner, l'autoute de Scarborough joignant la Gardiner à la route 401 à l'est, l'autoroute Crosstown, et l'autoroute Spadina reliant cette dernière à la route 401 avant de se diriger vers le nord.

Le public, de plus en plus sensibilisé aux questions touchant l'environnement et la qualité de la vie urbaine, s'est opposé à ces autoroutes; pourtant, on a prolongé Mount Pleasant Road au sud de Saint–Clair jusqu'à la rue Jarvis, construit Allen Roadway vers le sud jusqu'à Eglinton, et fait de Black Creek Drive un prolongement de la route 400 au sud jusqu'à Saint–Clair. On a aussi procédé à l'amélioration d'autres grandes artères: l'avenue Eglinton par exemple a été élargie et améliorée à l'est et à l'ouest de sa section centrale.

ILLUSTRATION 4

PRINCIPALES AMÉLIORATIONS APPORTÉES AU RÉSEAU DE TRANSPORT DU GRAND TORONTO PENDANT LES 40 À 50 DERNIÈRES ANNÉES

	Date d'ouverture
Routes	
• QEW	1939
• Route 400	1951
• Route 401	1952
• Autoroute Gardiner	1958
• Don Valley Parkway	1961
• Route 427	1955
• Route 403	1985
• Route 404	1967
• Route 410	1976
• Route 407	construction commencée en 1988
• Achèvement du réseau d'artères	en cours
Transport en commun	
• Métro Yonge	1954
• Métro Bloor/Danforth	1966
• Métro University/Spadina	1963/1978
• TTC à l'échelle de la communauté urbaine	après 1954
• Autres réseaux de transport en commun	en cours
Trains de banlieue (Trains GO)	
• Lakeshore	1967
• Georgetown	1974
• Richmond Hill	1978
• Milton	1981
• Bradford	1982
• Stouffville	1982

Pendant la même période, la communauté urbaine de Toronto et les municipalités environnantes ont entrepris d'achever leur réseau d'artères et ce travail se poursuit toujours. De nouveau, la pression du public pour préserver le milieu et l'environnement a empêché la communauté urbaine et d'autres municipalités d'achever plusieurs maillons de ce réseau.

La communauté urbaine a construit le premier tronçon de la ligne de métro Yonge au milieu des années 1950. Puis ont suivi les lignes de métro University/Bloor–Danforth et Spadina, ainsi que la ligne de transport rapide de Scarborough venue prolonger la ligne de métro Bloor depuis la station Kennedy jusqu'au centre municipal de Scarborough et McCowan Road.

Pendant la même période, sous l'égide de la communauté urbaine de Toronto, la TTC s'est élargie pour offrir un service fréquent d'autobus, de tramways et de trolleybus reliés entre eux par un système de correspondances gratuites et permettant un accès commode aux métros. Comme on l'a déjà vu, d'autres réseaux de transport en commun ont été mis en place ou agrandis à Oshawa, Mississauga, Oakville, Burlington, Brampton, Markham, Vaughan et Richmond Hill par exemple.

À mesure que les nouvelles zones de développement s'éloignaient du quartier central des affaires de la communauté urbaine par un phénomène de "raz–de–marée" de la croissance urbaine, le gouvernement provincial s'est rendu compte que le réseau ferroviaire existant, en forme d'étoile, pourrait être utilisé par des trains de banlieue reliant les secteurs situés au–delà des limites de la communauté urbaine et le secteur entourant la gare Union. Il a créé un service de transport de banlieue appelé "GO Transit" qui, au fil des ans, a pris beaucoup d'importance grâce à ses deux lignes du Lakeshore, puis aux cinq lignes reliant respectivement Milton, Georgetown, Bradford, Richmond Hill et Stouffville à la gare Union.

Les divers paliers de gouvernement ont énormément investi dans l'infrastructure du transport au cours des années 1950 et 1960, lorsque les fonds publics, moins limités qu'aujourd'hui, permettaient aux autorités régionales de la nouvelle communauté urbaine de planifier et de construire de façon intégrée un réseau de transport pour toute la zone en voie d'urbanisation. Toutefois, le rythme de construction dans le domaine du transport, en particulier dans le domaine des installations desservant les secteurs construits, a ralenti dans les années 1970 et 1980, pour plusieurs raisons: le gouvernement provincial a commencé à donner la priorité financière aux services sociaux, à l'éducation et à la santé; les préoccupations environnementales ont rendu plus difficile l'obtention des permis; les zones d'aménagement ont débordé sur un nombre croissant de municipalités sises au–delà des limites de la communauté urbaine de Toronto.

Il n'est peut–être pas exagéré de dire alors que certaines parties du Grand Toronto "ont évolué librement" pendant une bonne partie des deux dernières décennies, et appuyé leur développement sur l'importante infrastructure mise en place pendant les années 1950 et 1960. Ces installations, ainsi que les nouvelles routes et les nouveaux services de transport introduits ultérieurement, ont bien servi la région mais n'ont pu suivre la croissance rapide des besoins de transport exposée au chapitre précédent.

En conséquence, on a perdu la bataille contre l'encombrement. Comme le montre l'illustration 5, les secteurs les plus encombrés se trouvent aux limites de la communauté urbaine de Toronto et de Mississauga ainsi qu'aux abords de la Credit River à Mississauga; le long du corridor de la route 7 dans la région de York; aux limites nord de la communauté urbaine, le long du corridor de la route 401 dans les régions de Durham, de la communauté urbaine et de Peel; et dans les corridors de la QEW et de la route 403 à South Peel et Halton. Aux périodes de pointe, on rencontre de graves embouteillages sur tout le tronçon de la route 401 sis à l'intérieur du Grand Toronto, et en particulier dans la partie située au sud de l'aéroport Pearson

entre l'avenue Islington et la route 427. D'ailleurs, ce secteur est probablement devenu au cours de la dernière décennie le pire goulot d'étranglement du Canada.

Persistance prévue des pressions d'ordre démographique sur la demande de transport

L'illustration 6 montre les tendances prévues de 1986 à 2011, établies d'après les même variables sur l'utilisation des terrains et le transport que dans l'illustration 3.

Malgré les incertitudes inévitables lorsqu'on évalue l'avenir, les facteurs démographiques et économiques en jeu permettent de croire que les estimations établies pour l'année 2011 représentent raisonnablement bien la demande de déplacements dans 20 ou 25 ans. Tel qu'indiqué, on s'attend à une croissance considérable de la population et de l'emploi ainsi qu'à une augmentation proportionnelle des déplacements quotidiens. Le trajet moyen pour se rendre au travail devrait continuer à augmenter (passant de 15,1 km à 17,4 km, soit une augmentation de 15 p. 100) et le nombre de déplacements quotidiens par personne devrait s'accroître d'environ 10 p. 100.

L'augmentation prévue des déplacements devrait résulter de la réduction continue, quoique beaucoup moins forte, de la taille des familles, du nombre élevé d'adultes dans la population active, des revenus réels élevés et du grand nombre de propriétaires de voiture. Cependant, le taux de croissance des autres facteurs contribuant à la demande de transport ne devrait pas se poursuivre au rythme actuel. En effet, le rythme d'entrée des femmes sur le marché du travail arrive à saturation, et comme on l'a souligné plus tôt, l'achat d'une première maison par la génération du "baby boom" de l'après–guerre commencera à baisser d'ici à la fin de la présente décennie. La proportion du nombre d'emplois par

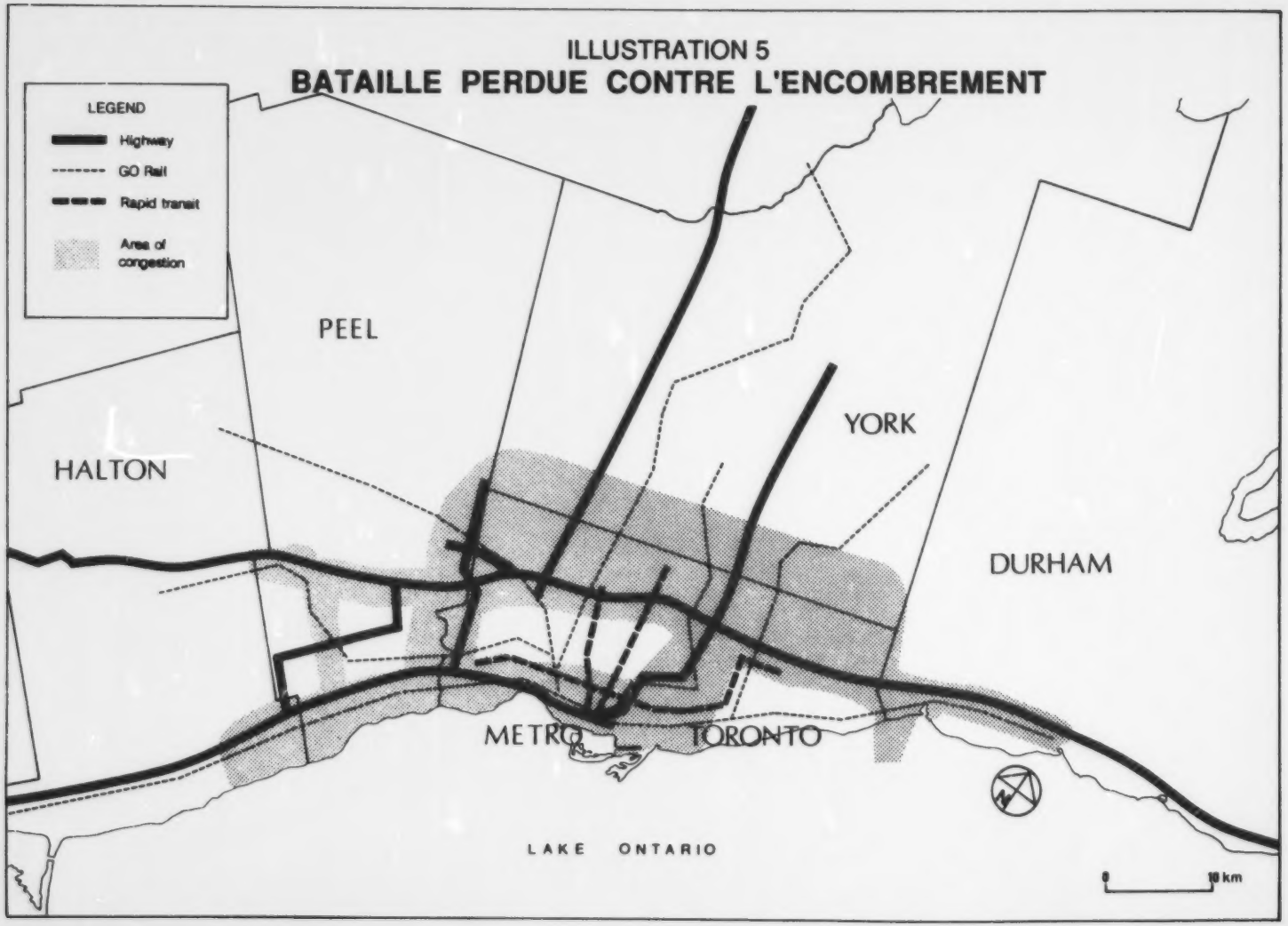


ILLUSTRATION 5
BATAILLE PERDUE CONTRE L'ENCOMBREMENT
LEGEND
Highway
GO Rail
Rapid transit
Area of congestion
PEEL
HALTON
YORK
DURHAM
METRO TORONTO
LAKE ONTARIO
0
10 km

EXHIBIT 6

TENDANCES PRÉVUES – DÉMOGRAPHIE ET DEMANDE DE TRANSPORT

	1986	2011	1988–2011 croissance en%
• Population	3 733 000	5 438 000	46
• Emploi	2,049,000	3 259 000	59
• Déplacements quotidiens	7 577 000	12 143 000	60
• Déplacements par personne	2,03	2,23	10
• Trajet moyen pour le travail	15,1 km	17,4 km	15
• Nombre de voitures par personne	0,52	0,55?	6

Indicateurs de tendances

- Familles peu nombreuses, davantage d'adultes
- Revenus élevés – grand nombre de propriétaires de voitures
- Saturation du niveau de la population active féminine
- Taux moins élevé de formation de foyers
- Saturation du passage du train au camion pour le transport des marchandises

Comprend la communauté urbaine de Toronto, Durham, York, Peel et Halton.

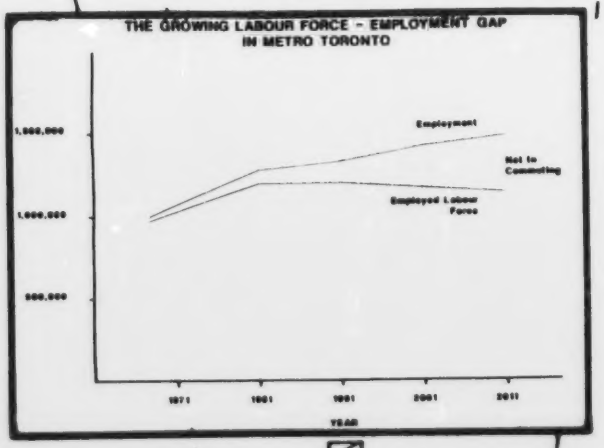
rapport au nombre de travailleurs commencera à diminuer après 2011 lorsque la génération d'après–guerre arrivera à la retraite, ce qui réduira le nombre de déplacements par foyer aux fins du travail. De même, le passage du train au camion pour le transport de marchandises arrive à saturation et il ne devrait pas faire augmenter la circulation par camion autant que précédemment.

De façon quelque peu simpliste, en supposant que le niveau d'immigration reste semblable au niveau actuel, on peut dire que les dix ou quinze prochaines années pourraient être les pires pour combler les retards et répondre rapidement aux besoins croissants de transport. Après cette période, les besoins pressants d'installations et de services nouveaux pourraient diminuer légèrement, mais les citoyens de cette époque devront composer avec les coûts beaucoup plus élevés d'entretien et d'exploitation d'un réseau de transport plus vaste sans pouvoir compter sur les revenus fiscaux provenant d'une population en plein essor. Si le taux d'immigration augmente au cours des vingt–cinq prochaines années alors que le taux de population en place se stabilise, les besoins de transport augmenteront d'autant, tout comme les besoins d'investissements accrus en vue de l'amélioration du transport.

Offrant un aperçu un peu plus détaillé pour le Grand Toronto, l'illustration 7 indique de façon assez libre les tendances prévues pour la population active et l'emploi dans les cinq régions qui forment le Grand Toronto. Alors qu'on prévoit une modeste augmentation de la population active dans le quartier central des affaires, on s'attend à une diminution dans le reste de la communauté urbaine, ce qui devrait causer une légère baisse de la population active dans l'ensemble de la communauté urbaine entre 1981 et 2011. En revanche, on prévoit une très forte augmentation de la population active dans toutes les régions périphériques ainsi qu'une hausse notable des emplois dans les cinq régions, y compris la communauté urbaine. Comme le montre le petit

ILLUSTRATION 7

CROISSANCE URBAINE: TENDANCES PRÉVUES POUR LA POPULATION ACTIVE ET LIEU DE L'EMPLOI



YORK

REST OF METRO

DURHAM

PEEL

HALTON

METRO

PDA

LEGEND

SCALE

100,000 PERSONS — 1cm

1cm = 100,000 PERSONS

2011→

1981→

EMPLOYED LABOUR FORCE

EMPLOYMENT

graphique inséré dans l'illustration 7, cela signifie que la communauté urbaine de Toronto verra s'accentuer l'écart entre la population active et l'emploi, et devra de plus en plus recourir à des personnes venues des régions environnantes, faisant chaque jour la navette.

De ces tendances résulteront des pressions continues concernant les déplacements au-delà des limites de la communauté urbaine et la forte croissance des déplacements dans chacune des régions avoisinantes. Pour sa part, la communauté urbaine subira un peu moins de pression due à la croissance des déplacements, si ce n'est pour répondre à l'augmentation des déplacements franchissant ses limites, dont le tiers environ se dirige vers le quartier central des affaires. Ces tendances se répercuteront sur l'emplacement et le type des nouveaux moyens et services de transport mis en place (trains de banlieue GO, par exemple, convenant bien aux longs trajets) dont il sera question plus loin.

On pourrait diminuer ces longs déplacements vers le lieu de travail si la population augmentait davantage dans la communauté urbaine de Toronto grâce à de nouveaux aménagements plus densément peuplés et si l'emploi s'accroissait en banlieue. Cela montre bien l'influence directe de l'utilisation des terrains sur la demande de transport. Le Bureau provincial concernant le Grand Toronto (Office for the Greater Toronto Area) étudie en ce moment l'influence de plusieurs concepts "génériques" de structure urbaine sur les besoins et les coûts d'infrastructure pour les 30 prochaines années. L'un de ces concepts quantifiera les répercussions susmentionnées concernant le transport en se fondant sur une extension des tendances récentes de l'aménagement. Un autre concept montrera l'effet d'une structure urbaine "nodale" sur les configurations de la demande de transport et sur l'utilisation accrue du transport en commun.

Certains pourraient soutenir qu'on ne peut pas se permettre d'installer les nouveaux moyens et services de transport nécessaires, et qu'on devrait davantage laisser l'encombrement servir de régulateur de la demande de transport. Les déficiences du transport entraînent toutefois des coûts économiques et sociaux très importants qui se traduisent dans le domaine du transport, par une augmentation des coûts d'exploitation, de la consommation de carburant et des accidents; dans le domaine de l'environnement, par un accroissement de la pollution atmosphérique due à la consommation accrue de carburant et à la baisse d'efficacité des moteurs soumis à des arrêts et des départs constants; dans le domaine économique, par une augmentation du coût de transport des marchandises et des coûts dus aux pertes de temps des voyageurs ainsi que par une perte de débouchés économiques imputable à la baisse de la productivité et des profits. Ces augmentations pourraient réduire la compétitivité économique du Grand Toronto par rapport à certains grands centres du Canada et d'autres pays. Ces lacunes engendrent également des coûts dans le domaine de l'utilisation des terrains et de la qualité urbaine, dans la mesure où, à cause de son rendement défectueux, le réseau de transport ne peut concourir à donner à la ville la forme désirée.

Enfin, laisser un réseau de transport "se surmener" est une idée fort peut valable du point de vue économique, comme l'a montré ces dernières années la rapide détérioration, aux États–Unis, des routes reliant les États. Si on laisse les routes et les autres éléments de l'infrastructure du transport se détériorer au–delà d'une certaine limite, leur entretien et leur rénovation coûtent beaucoup plus cher qui si on avait pris ces mesures plus tôt. Si, par conséquent, nous ne nous soucions pas constamment de l'état du réseau de transport, nous léguerons à nos enfants un lourd fardeau financier et fonctionnel qu'ils devront supporter à un moment où la population et la croissance économique pourraient baisser.

PROJETS ÉVENTUELS DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT

Divers projets possibles

Quatre types de projets pourraient améliorer la situation de l'offre et de la demande dans le domaine du transport:

1. l'adoption de modes d'utilisation des terrains renforçant l'efficacité du transport;
2. l'augmentation du rôle du transport en commun;
3. la gestion plus efficace du transport; et
4. l'agrandissement du réseau routier.

Modes d'utilisation des terrains renforçant l'efficacité du transport

Les projets d'utilisation des terrains dans ce secteur visent avant tout à créer un meilleur équilibre entre le nombre et le genre de personnes et d'emplois dans chaque partie du Grand Toronto, ainsi qu'à instaurer une structure urbaine plus compacte permettant de raccourcir les déplacements et d'y répondre plus facilement par le transport en commun. Pour ce faire, on peut envisager divers moyens, par exemple encourager la création de sous–centres commerciaux et industriels à l'extérieur du centre–ville de la communauté urbaine, politique de "déconcentration" déjà adoptée par la communauté urbaine dans son plan d'aménagement (Metroplan), comme en témoignent les centres–villes de York et de Scarborough, ainsi que par Mississauga avec son City Centre et d'autres municipalités du Grand Toronto. Des noyaux et des corridors plus densément peuplés et desservis par le transport en commun rapide et par des lignes d'autobus aux horaires serrés, favorisent l'emploi du transport en commun en incitant les utilisateurs à se rendre à pied aux moyens de transport où ils bénéficieront d'un service très fréquent et plus économique.

Un autre projet, qui a reçu une certaine attention dernièrement mais qu'on pourrait encore approfondir, consisterait à utiliser davantage les réserves de logements existant dans la communauté urbaine de Toronto en réduisant les restrictions relatives aux appartements situés dans les maisons, comme c'est le cas à North York par exemple. L'assouplissement sélectif de ces règlements répondrait à un double objectif: il aiderait à satisfaire le besoin de logements locatifs dans le Grand Toronto et réduirait probablement les trajets jusqu'aux lieux de travail puisqu'il permettrait à plus de gens de s'installer dans la communauté urbaine plutôt que d'avoir à trouver des logements dans les banlieues éloignées. Les projets récents du Toronto métropolitain et de la ville de Toronto visant à augmenter la population le long des artères principales et dans de vastes réaménagements comme le quartier Ataratiri entre la rue Parliament et le bas de la Don River, produiront le même effet. Le gouvernement provincial a également mis de l'avant un projet connexe de "logement à prix abordable". Un plus grand mélange des types de logement dans toutes les parties du Grand Toronto, y compris les banlieues, permettra aux personnes à revenu faible ou moyen employées dans les services et l'industrie de toutes les régions d'habiter plus près de leur lieu de travail et contribuera à raccourcir la longueur moyenne des déplacements et le nombre de voitures–kilomètres.

L'illustration 8 montre quelques–uns des futurs centres d'emploi prévus dans le Grand Toronto. Dans chaque cas, la dimension du cercle donne une indication de l'emploi en 1986 dans chaque centre. Elle souligne la prédominance du quartier central des affaires de la communauté urbaine, qui devrait se poursuivre au cours des 25 prochaines années, mais pourrait diminuer lentement par rapport à l'emploi total dans les autres centres: de la sorte, le reste de la communauté urbaine et les régions environnantes pourraient devenir plus autonomes, ce qui contribuerait à limiter l'augmentation future des déplacements pour se rendre au travail. Cependant, la plus grande dispersion des lieux de travail dans les

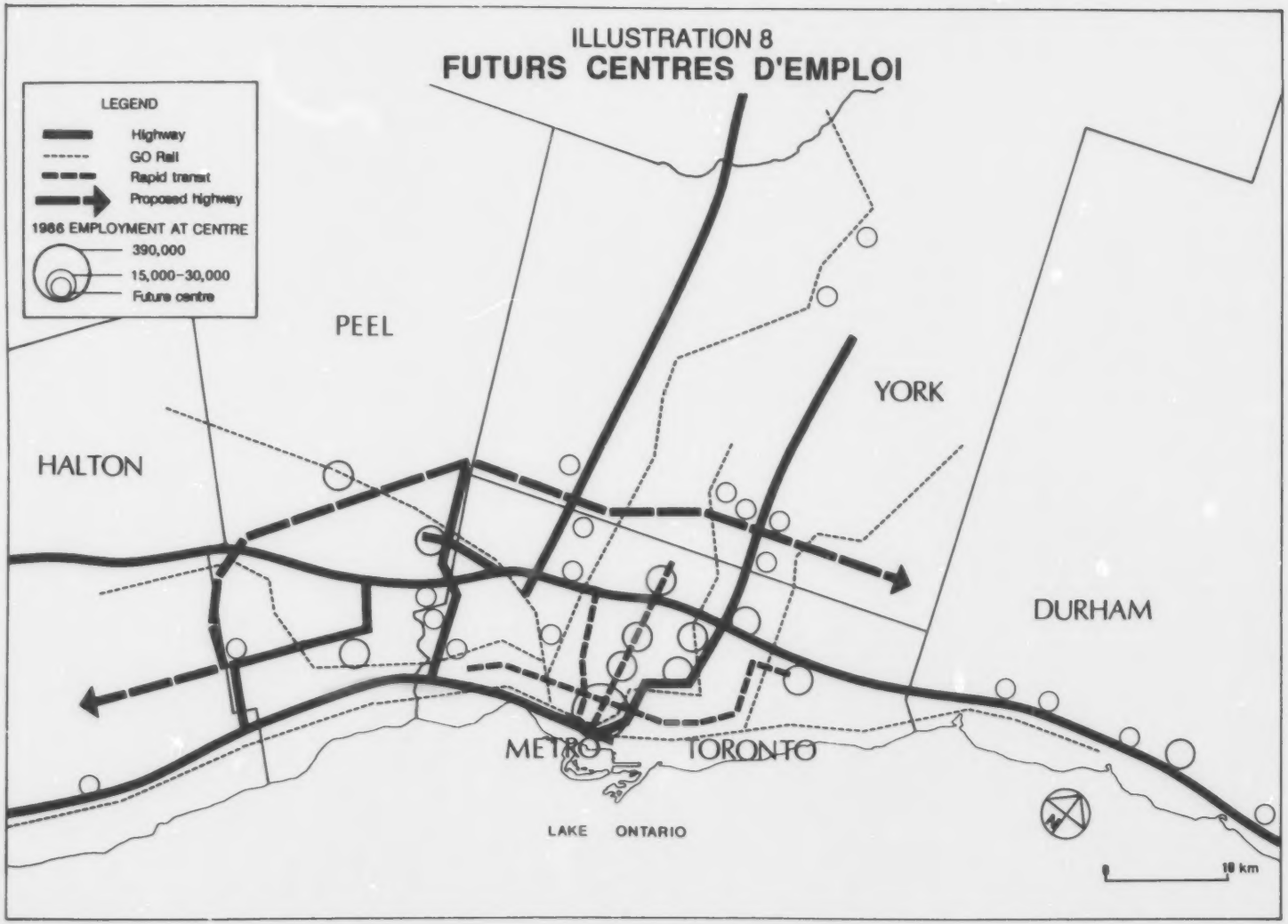


ILLUSTRATION 8
FUTURS CENTRES D'EMPLOI
LEGEND
Highway
GO Rail
Rapid transit
Proposed highway
1986 EMPLOYMENT AT CENTRE
390,000
15,000-30,000
Future centre
PEEL
YORK
HALTON
DURHAM
METRO TORONTO
LAKE ONTARIO
10 km

banlieues compliquera le transport en commun à moins qu'on n'adopte une forme urbaine plus compacte et plus resserrée, plus facile à desservir que la forme tentaculaire actuelle des banlieues. La récente croissance de ces secteurs, de même que la vaste expérience apportée par les banlieues des États–Unis, ont montré qu'on devra à l'avenir utiliser une plus grande part du marché du transport en commun pour les desservir et pour permettre une croissance continue.

Rôle accru du transport en commun

Il est essentiel que le transport en commun acquière un plus grand rôle si l'on veut arriver à mieux utiliser les terrains réservés aux emprises et à employer plus efficacement la capacité routière existante. En effet, en plus de transporter beaucoup plus de personnes que les deux ou trois voitures qu'il remplace sur la route, un véhicule de transport en commun ferroviaire (train de banlieue et métro) écarte du réseau routier tous ces véhicules, ou au moins une grande partie d'entre eux. Dans la mesure du possible, il faudrait mettre en place des services de transport nouveaux et accrus à mesure qu'apparaissent les nouveaux aménagements, afin de créer "l'habitude du transport en commun" chez les personnes qui s'y installent et de leur éviter l'achat d'une deuxième ou d'une troisième voiture.

Des points de correspondance intermodaux dotés d'aires de stationnement adaptées aux besoins incitent les voyageurs à y laisser leur voiture avant de pénétrer dans les secteurs urbains fortement fréquentés. Ces points permettent une correspondance facile entre les divers modes de transport et encouragent l'aménagement de noyaux à forte densité de population qui, à leur tour, favorisent l'augmentation des services de transport en commun. Le ministère provincial des Transports a entrepris des projets dans ce sens ainsi que dans les domaines connexes de l'uniformisation des tarifs et de la

coordination des services, afin de promouvoir l'utilisation du transport en commun d'une région ou d'une municipalité à une autre.

Gestion du transport

La gestion du transport a pour but d'amener une utilisation plus efficace des moyens et des services de transport grâce à diverses mesures: contrôle amélioré de la circulation, mesures incitatives concernant les habitudes de déplacement, systèmes d'information destinés aux voyageurs. La gestion du transport prévoit donc des systèmes informatisés de contrôle de la circulation urbaine et de gestion de la circulation sur les autoroutes, des dispositifs annonçant aux voyageurs l'heure d'arrivée des prochains véhicules, une meilleure coordination des horaires des transports en commun, divers procédés techniques permettant un débit de circulation plus régulier, des tarifs de stationnement avantageux dissuadant les gens de se déplacer en voiture pendant les périodes de pointe et réduisant l'utilisation des espaces de stationnement de plus en plus coûteux dans les sous–centres et les noyaux de développement. Ces projets, parmi d'autres, sont mis de l'avant par divers organismes de transport provinciaux et municipaux.

D'après la Transportation Tomorrow Survey menée en 1986 dans tout le Grand Toronto et des sondages exécutés dans les municipalités en 1979, le pourcentage des déplacements pour raison de travail effectués par les transports en commun, la plupart du temps en période de pointe, représentait environ 33 p.100 en 1986, par rapport à 31 p.100 en 1979. Alors qu'en 1979, l'utilisation des transports en commun dans Peel, York, Halton et Durham s'élevait respectivement à 7, 9, 7 et 4 p. 100, elle atteignait 12, 10, 8 et 7 p. 100 en 1986. Il faudra améliorer et intégrer susbstantiellement les moyens et les services de transport en commun pour arriver au cours des 25 prochaines années à une augmentation égale ou supérieure de leur utilisation. Si on n'y parvient pas, on devra s'attendre à des augmentations importantes de l'engorgement de la circulation

dans tout le Grand Toronto, spécialement dans les quatre régions entourant la communauté urbaine, dans les secteurs périphériques et dans les corridors de transport desservant le quartier central. La part des déplacements effectués par transport en commun vers le quartier central est beaucoup plus élevée puisqu'elle est passée d'environ 60 p. 100 en 1975 à près de 65 p. 100 en 1989 pendant les trois heures de pointe. Cette augmentation résulte à la fois d'améliorations du transport en commun — en particulier du service de trains de banlieue GO — et des contraintes imposées par la capacité routière limitée aux voitures allant vers le quartier central.

Réseau routier agrandi

Malgré les trois projets exposés ci-dessus, il faudra agrandir les réseaux routiers en particulier pour desservir les nouveaux aménagements, pour achever les réseaux interurbains d'autoroutes et d'artères, et pour réduire les embouteillages. L'agrandissement du réseau routier s'impose surtout dans les régions situées autour de la communauté urbaine où il reste encore des emprises suffisantes et où l'augmentation de la demande de transport se fait particulièrement sentir. Toutefois, des améliorations sont aussi possibles et nécessaires à l'intérieur de la communauté urbaine ainsi que dans tous les secteurs pour répondre aux besoins continus et croissants de transport de marchandises, notamment aux exigences plus rigoureuses des livraisons "ponctuelles" conçues pour réduire les frais des stocks.

Propositions récentes concernant l'agrandissement du réseau

L'illustration 9 montre les projets relatifs aux trains de banlieue et au transport en commun rapide pour les années 1990, annoncés le 5 avril 1990 par M. William Wrye, ministre

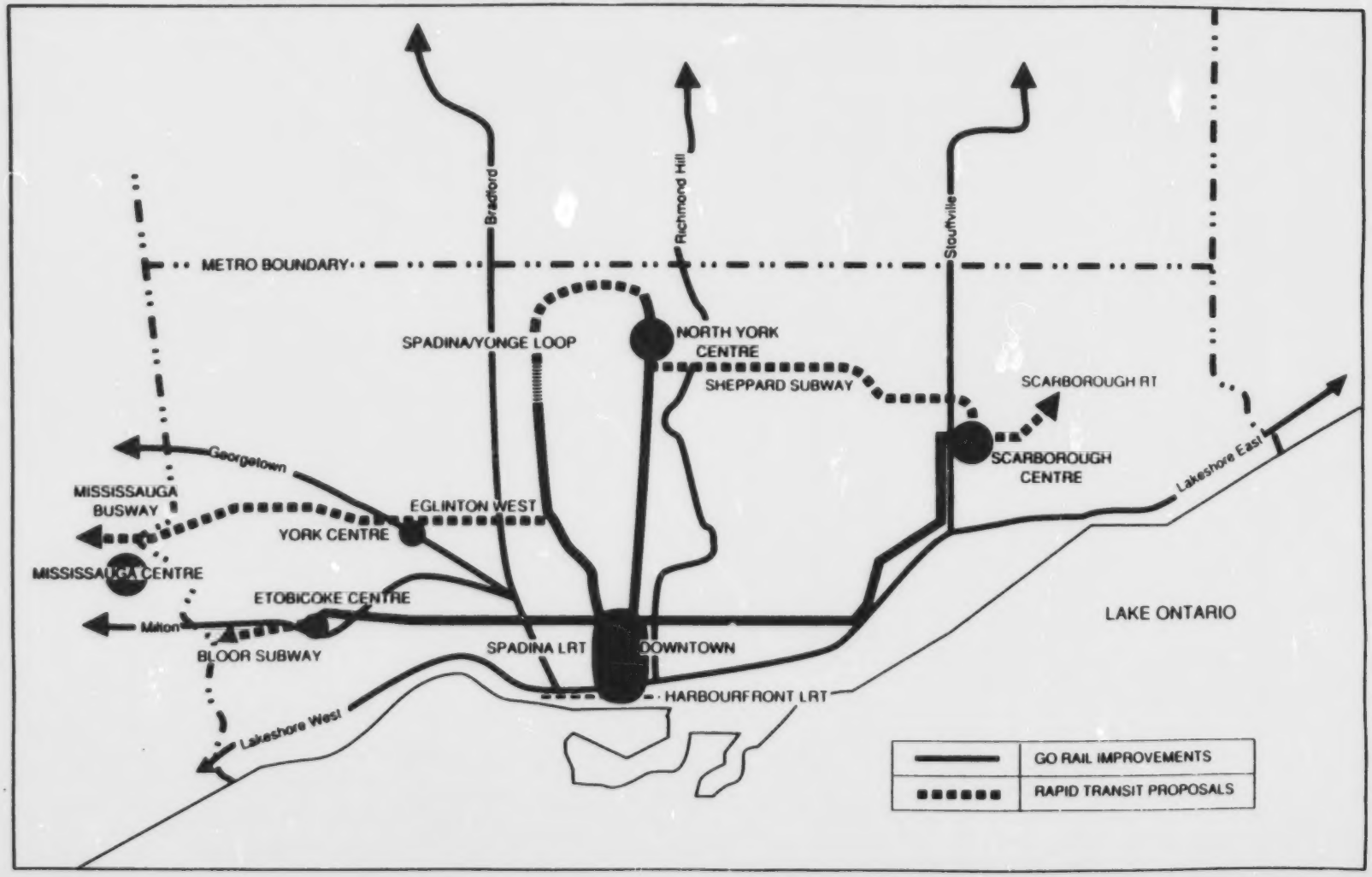
provincial des Transports. Ces projets renferment les propositions suivantes:

- Amélioration des services sur les sept lignes de train de banlieue GO.
- Boucle joignant les lignes de métro Yonge et Spadina pour former un seul réseau dans le secteur Finch–Steeles.
- Prolongement de la ligne de métro Bloor–Danforth jusqu'à Sherway Gardens.
- Prolongement du service de transport en commun rapide de Scarborough au nord de la route 401 jusqu'au quartier Malvern.
- Construction de la ligne de tramway Spadina jusqu'à Bloor.
- Construction à Mississauga d'une chaussée réservée aux autobus allant du centre–ville de Mississauga jusqu'à la communauté urbaine de Toronto.
- Construction de la ligne de transport en commun rapide Eglinton Ouest, depuis le métro Spadina jusqu'à la chaussée des autobus.
- Prolongement du métro léger Harbourfront LRT vers l'est jusqu'au champ de courses Greenwood et vers l'ouest jusqu'au CNE.
- Construction du métro Sheppard.

Le Programme d'immobilisations dans le domaine du transport (Transportation Capital Program), d'une valeur de 5 milliards de dollars, comprend également l'amélioration de routes et d'artères essentielles, particulièrement en banlieue, et une meilleure intégration des services de transport d'une municipalité à l'autre. Il s'agit d'un énorme projet visant à mieux équilibrer l'offre et la demande actuelles et futures de transport dans le Grand Toronto.

ILLUSTRATION 9

PROGRAMME RELATIF AU TRANSPORT RAPIDE POUR LES ANNÉES 1990



Le programme est vaste et les budgets limités

Le communiqué du 5 avril a reconnu les défis d'ordre financier que présente ce programme: en effet, il faisait allusion à la participation éventuelle du secteur privéau financement d'installations de transport en commun rapide et lui subordonnait la mise en oeuvre prochaine du métro Sheppard. Cet aspect est mis en relief dans l'illustration 10 qui indique en chiffres ronds les dépenses en capital nécessaires pour mettre en oeuvre certaines des améliorations importantes susmentionnées. Le bas de l'illustration montre aussi dans quelle mesure la part consacrée au transport a diminué de 1961 à 1986 au sein des budgets globaux de la province, de la communauté urbaine de Toronto et de la région de Peel et indique, pour ces compétences, les budgets d'immobilisations récemment affectés au transport (1988). Lorsqu'on se rend compte que de nombreux projets moins vastes de construction et de rénovation doivent eux aussi être financés à même ces budgets, on comprend que des choix difficiles devront avoir lieu et que bien des années s'écouleront avant la mise en oeuvre de toutes les améliorations souhaitées dans le domaine du transport, même si on annonce une augmentation du financement provincial et la possibilité d'une participation directe du secteur privé.

ACTIVITÉS PORTUAIRES DANS LA RÉGION DU GRAND TORONTO

Données générales

La plupart des grands ports urbains du Canada ont avant tout pour mission de répartir du fret commercial ou maritime entre divers modes de transport maritimes et de surface. Le Canada compte près de 350 ports axés sur le commerce, dont 50 tirent des revenus supérieurs à 100 000 $ de leurs opérations portuaires.

ILLUSTRATION 10

VASTE PROGRAMME, COÛTS ÉLEVÉS ET BUDGETS LIMITÉS

Principaux candidats à des investissements dans le secteur du transport:

- Service complet sur 7 lignes de train GO: 500–800 millions $
- Métro Sheppard: 1 500 millions $
- Prolongations du métro: 200–400 millions $
- Autoroute 407: 1 000 millions $
- Élargissement autoroute Gardiner et prolongement de la rue Front: 190 millions $
- Prolongation de la rue Leslie: 110 millions $
- Augmentation du parc d'autobus: 1 000 autobus à 0,2 mil. $ pièce = 200 millions $
- Programme quinquennal d'immobilisations dans le secteur routier de la communauté urbaine de Toronto: 1 140 millions $

Réduction du pourcentage consacré au transport dans le budget global

	1961 %	1986 %	1988 Budget d'immobilisations $
• MTO /Budget provincial	27	6	1 399 millions (Total MTO)
• Routes de la CUT /Budget d'immobilisations de la CUT	37	13	46 millions (routes de la CUT)
• TTC/Budget de la CUT			128 millions (TTC)
• Routes de Peel /Budget de Peel	4.5*	4.0	13,6 millions (routes de Peel)

* Chiffre de 1979

Dans ces collectivités, le port et le transport commercial et maritime font partie de réseaux régionaux de transport fort divers: réseaux intermodaux complexes comme Montréal ou Vancouver, ou ports relativement simples, à une seule installation, comme Bayside au Nouveau–Brunswick ou Pointe–au–Pic au Québec. Les grands ports du Canada font partie d'un réseau de transport et de commerce international vital pour notre économie: en 1987, le commerce canadien par eau représentait environ 49,2 milliards de dollars, soit 28,1 milliards de dollars pour les exportations et 21,1 milliards de dollars pour les importations.

En 1988, les vingt principaux ports canadiens, dont quelques–uns figurent dans l'illustration 11, étaient les suivants, par ordre de tonnage traité:

RANG	PORT	TONNES
1.	Vancouver, B.C.	71 316 000
2.	Sept Iles, Quebec	23 370 000
3.	Montreal, Quebec	22 239 000
4.	Quebec, Quebec	18 216000
5.	Thunder Bay, Ontario	17 173 000
6.	Halifax, N.S.	16 236 000
7.	Saint John, N.B.	14 904 000
8.	North Fraser, B.C.	13 840 000
9.	Hamilton, Ontario	13 206 000
10.	Prince Rupert, B.C.	12 442 000
11.	Fraser River, B.C.	6 482 000
12.	Windsor, Ontario	5 771 000
13.	Chicoutimi, Quebec	4 336 000
14.	Nanaimo, B.C.	2 663 000
15.	Trois–Rivières, Quebec	1 984 000
16.	Toronto, Ontario	1 876 000
17.	Goderich, Ontario	1 777 000
18.	Port Alberni, B.C.	1 050 000
19.	St. John's, Nfld.	945 000
20.	Dalhousie, N.B.	807 000

De Newcastle à Burlington, le rivage du lac Ontario se prête bien au développement naturel de havres, puisque plusieurs rivières et ruisseaux se déversent dans le lac et créent des baies peu profondes idéales pour abriter de petites embarcations. C'est le cas de Port Darlington, Oshawa, Whitby, Pickering (Frenchman's Bay), Port Credit et Oakville. La majorité de ces secteurs portuaires ont délaissé le commerce pour devenir des centres de villégiature et de loisirs dotés de ports de plaisance privés et publics ainsi que d'installations connexes.

Dans le Grand Toronto, l'activité maritime commerciale se limite aujourd'hui à deux ports de compétence fédérale: Oshawa, administré par la Oshawa Harbour Commission et Toronto, administré par la Toronto Harbour Commissionners. Même si le port de Hamilton, administré par la Hamilton Harbour Commission, ne se trouve pas vraiment dans le secteur étudié, il fait partie du réseau de transport régional. L'illustration 12 présente les ports du Grand Toronto.

Des activités relatives à la navigation ont également lieu dans plusieurs installations privées du secteur étudié: St–Mary's Cement à Bowmanville, Hydro Ontario à la centrale de Lakeview, St. Lawrence Cement à Clarkson et Petro Canada à Clarkson et Oakville.

Vue d'ensemble du trafic portuaire et maritime

L'activité portuaire est toujours en évolution et certains ports tirent parti des changements liés aux besoins des utilisateurs, à la technologie, au commerce international et national, aux préoccupations environnementales, aux possibilités financières et à la concurrence. Voici un bref survol des commissionsde port, de l'administration des ports, des installations, de la circulation et des utilisateurs des ports du Grand Toronto.

ILLUSTRATION 11

TONNAGE DES PRINCIPAUX PORTS CANADIENS EN 1988

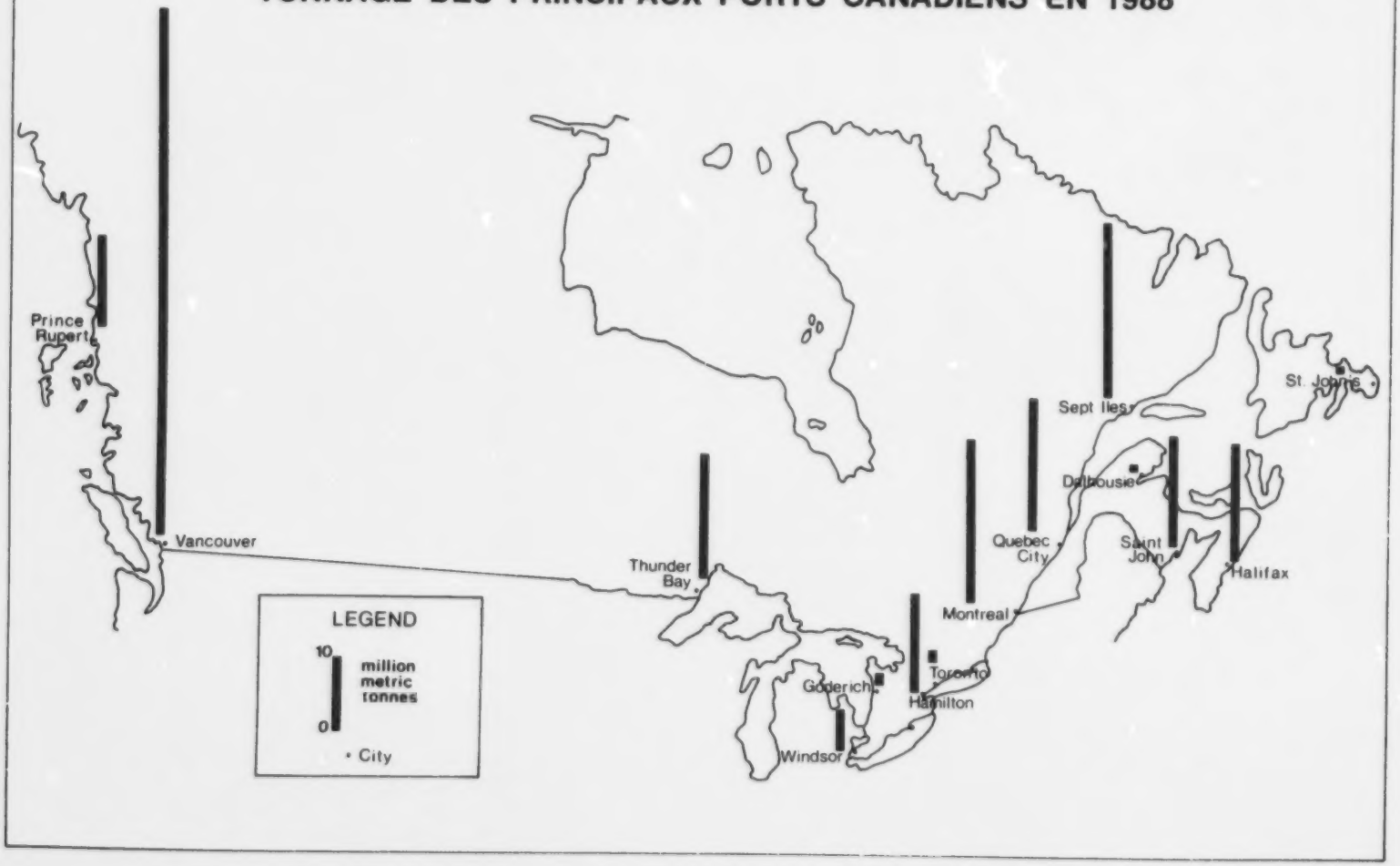


ILLUSTRATION 12

PORTS DE LA RÉGION DU GRAND TORONTO

Le port d'Oshawa

Le port d'Oshawa, situé à 52 kilomètres à l'est de Toronto, est administré depuis 1960 par la Oshawa Harbour Commission formée de deux commissaires nommés par le gouvernement fédéral et d'un commissaire nommé par la municipalité. Tous trois, responsables devant le ministre fédéral des Transports, sont chargés, en vertu de la Loi de 1964 sur les commissions de port, d'administrer, d'exploiter et d'aménager le havre en conformité avec les objectifs fédéraux dans ce domaine. Les ports devront parvenir à l'autonomie financière.

Même si les origines du port remontent au début du XVIIIe siècle, celui–ci est entré dans l'ère moderne en 1930 lors de son inauguration officielle. Le gouvernement du Canada a fourni la plupart des installations, mais à la fin des années 1960, la ville d'Oshawa a cédé à la Commission 190 hectares (470 acres) de terrain destinés à servir à l'aménagement futur du port. Celui–ci administre actuellement environ 200 hectares (500 acres).

Le port est construit autout d'un bassin dragué et enclos par deux digues s'avançant dans le lac Ontario. Les installations d'amarrage comportent le quai de l'Est (East Wharf), d'une longueur de 225 mètres (738 pieds) et d'une profondeur d'eau de 8,2 mètres (27 pieds), ainsi que les quais du Sud et de l'Ouest mesurant 430 mètres (1 411 pieds) et d'une hauteur d'eau de 6,7 mètres (22 pieds). Un entrepôt de 2 090 mètres carrés (22 500 pieds carrés) pour les marchandises en transit se trouve sur le quai de l'Est près duquel s'étendent des secteurs d'entreposage à ciel ouvert. Une rampe de transroulage est intégrée au quai de l'Ouest.

ILLUSTRATION 13

TRAFIC DU PORT D'OSHAWA

1984–88 (tonnes)

	1984	1985	1986	1987	1988
NATIONAL					
Chargé	5 987	9 567	—	—	12 525
Déchargé	36 529	78 809	61 334	77 483	104 482
Total	42 516	88 376	61 334	77 483	117 007
INTERNATIONAL					
Conteneurisé chargé	—	—	3 254	—	—
Non conteneurisé	3 678	2 272	11 446	18 399	7 938
Total chargé	3 678	2 272	14 700	18 399	7 938
Conteneurisé déchargé	—	—	18	479	—
Non conteneurisé déchargé	156 534	233 036	224 916	169 653	61 576
Total déchargé	156 534	233 036	224 933	170 132	61 576
Total international	160 212	235 308	239 633	188 531	69 515
TRAFIC TOTAL	**202 728**	**323 684**	**300 967**	**266 014**	**186 522**

SOURCE: Statistique Canada

Le côté occidental du port est soumis à des limitations de charge et le tirant d'eau y est limité à 6,7 mètres (22 pieds). Comme on sait qu'il est impossible de draguer ce secteur pour atteindre la profondeur de la Voie maritime, soit 8,2 mètres (27 pieds), on réserve ce côté aux navires plus petits, à plus faible tirant d'eau. Depuis toujours, l'entretien du port a exigé des travaux réguliers de dragage.

La Commission du port exploite dans le bassin portuaire, un port de plaisance doté de 240 postes d'amarrage qui assure une gamme complète de services, notamment d'entreposage pendant l'hiver et de réparation, et elle administre actuellement une zone de terres humides nommée "Second Marsh", située à l'est des installations portuaires proprement dites. Ce secteur, très sensible du point de vue environnemental, a fait l'objet de maintes études et controverses au fil des ans. En 1986, un comité de gestion de la "Second Marsh" a dressé un programme de gestion destiné à protéger et améliorer l'écosystème tout en utilisant le marécage à diverses fins récréatives et éducatives passives.

En 1984, le Plan d'aménagement du havre d'Oshawa, préparé par un groupe de travail comprenant des représentants de tous les paliers de gouvernement, a été soumis à la Commission du port après un vaste processus de consultation publique. Il recommandait un agrandissement échelonné, d'une valeur approximative de 38 millions de dollars, généralement vers le sud et l'est afin de répondre aux besoins du trafic portuaire. Théoriquement, le plan reste valide, mais on n'a pas assisté au développement du trafic nécessaire pour justifier cet agrandissement.

De 1984 à 1988, comme le montre l'illustration 13, le trafic portuaire total a oscillé entre un minimum de 187 000 tonnes en 1988 et un maximum de 324 000 tonnes en 1985. Parmi les principaux utilisateurs du port, citons General Chemical (chlorure de calcium), Kalium Chemicals (potasse), McAsphalt Ltd. (asphalte liquide et essence), Durham Stevedoring and Warehousing (produits d'acier et ensembles)

et Olco (produits pétroliers). Par le passé, le port traitait un tonnage substantiel de sucre pour le compte de la raffinerie Lantic Sugar, mais cette entreprise a fermé ses portes en 1988. Il s'occupait aussi de charbon, mais cette activité se fait maintenant à Bowmanville.

Le port de Toronto

Aux époques géologiques anciennes, un lac glaciaire, le lac Iroquois, couvrait ce que l'on nomme aujoud'hui le sud de l'Ontario, et la plaine lacustre qui s'était découpée dans l'argile plus ou moins granuleuse déposée antérieurement, était partiellement recouverte de dépôts de sable. En se retirant, le glacier a créé la vallée des rivières Don et Humber, laissé derrière lui des dépôts de gravier et de sable et mis à nu les dépôts d'argile qui ont plus tard servi à construire la ville. La zone du havre qui englobait à l'origine l'embouchure des rivières Don et Humber, devint un élément du littoral du lac Ontario et le produit de ses vagues et de ses courants.

Le port de Toronto remonte aux années 1800, mais son histoire moderne commence avec la *Loi* fédérale *de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto*, qui donnait à ces derniers le vaste mandat de gérer le port, de fournir les installations nécessaires à la navigation et d'aménager le secteur riverain dans l'intérêt du public. Parmi les neuf commissions de port du Canada, celle de Toronto est la seule à inclure une majorité de commissaires nommés par la municipalité et non par le gouvernement fédéral. On y trouve trois membres nommés par la municipalité, tous actuellement conseillers municipaux, et deux membres nommés par le gouvernement fédéral dont l'un est proposé par le Board of Trade de la communauté urbaine de Toronto.

La législation concernant les ports a considérablement changé en 1983 lors de l'adoption de la *Loi sur la Société canadienne des ports*, mais la Loi de 1911 est restée telle quelle et ne reflète pas les objectifs exposés par le gouvernement du Canada dans sa politique sur les ports nationaux.

À la suite du remblayage survenu au fil des ans, la nature et la forme du secteur riverain du port de Toronto ont changé: comme dans de nombreux ports établis depuis longtemps, on y trouve un ensemble de terrains publics et privés et de terminaux maritimes. La THC gère ses propres installations terminales — terminaux 35, 51, 52 et Centre de triage des conteneurs — qui, à titre public, traitent une vaste gamme de marchandises provenant de diverses sources. Elle loue également ses biens à divers clients qui sont responsables de leurs propres activités: c'est le cas de la Canadian Salt Company, de la Iroquois Salt Company et de Domtar Stifto qui traitent du sel en vrac le long du Ship Channel.

Des entreprises privées possèdent elles aussi sur le territoire du port des biens où elles exploitent leurs affaires reliées au domaine maritime sans intervention de l'administration du port. Redpath Sugar, dans le secteur d'East Bayfront, constitue peut–être le principal exemple de ce genre d'exploitation.

Le terminal maritime MT 51 est le principal terminal destiné aux marchandises diverses: il offre 760 mètres (2 500 pieds) d'espace d'amarrage d'une hauteur d'eau de 7,9 à 8,2 mètres (26 à 27 pieds), ainsi que 18 600 mètres carrés (200 000 pieds carrés) d'espace d'entreposage abrité. On y traite surtout des produits d'acier amenés de divers ports du monde par une cinquantaine d'importateurs.

Le MT 51 est relié au terminal maritime 52 (MT52), le Centre de triage des conteneurs, d'une superficie d'environ 28 hectares (70 acres) construit en 1969 pour la manutention de conteneurs maritimes. Le terminal comprend l'entrepôt 52, conçu pour la manutention, le remplissage et le vidage de conteneurs, ainsi que des entrepôts frigorifiques et une installation de transroulage. Bien que conçues pour des conteneurs chargés à bord de navires ou déchargés, la majorité des actitivés se font au sol: entreposage des produits, remplissage et vidage des conteneurs. La plupart des activités

sont axées sur le garnissage de conteneurs transportés par chemin de fer à Montréal avant d'être expédiés sur les marchés d'exportation.

Le terminal maritime 35 (MT 35) constituait jusqu'en 1974 le principal terminal pour les marchandises diverses. D'une superficie de 8 hectares (20 acres), il contient un espace d'entreposage abrité de 12 800 mètres carrés (138 000 pieds carrés) et présente 960 mètres (3 150 pieds) d'espace d'amarrage d'une hauteur d'eau de 7,6 à 7,9 mètres (25 à 26 pieds). La grue Atlas de 300 tonnes, installée au MT 35, sert avant tout à soulever de lourds ensembles.

CP Rail exploite, en collaboration avec la compagnie soviétique de transport maritime Morflot, un centre de triage des conteneurs transportés sur le continent d'une superficie de 9 hectares (22 acres).

La Toronto Harbour Commissioners possède aussi les MT 28 et 29, ou Queen Elizabeth Docks, construits dans les années 1950 pour répondre à l'augmentation prévue de la circulation liée à l'ouverture de la Voie maritime du Saint–Laurent. L'installation comporte 790 mètres (2 600 pieds) d'espace d'amarrage, deux hangars d'une superficie presque égale d'environ 9 500 mètres carrés (102 000 pieds carrés) ainsi que des aires d'entreposage ouvertes d'environ 52 000 mètres carrés (560 000 pieds carrés). Actuellement, ils ne servent pas au transport maritime, mais sont utilisés par un club sportif, par le service de messagerie Canpar et par la compagnie Voyageur. La THC exploite aussi le chantier maritime situé sur le côté sud de Keating Channel où se concentrent l'entretien, les réparations et les opérations maritimes.

On a toujours transporté du ciment dans le port: la communauté urbaine de Toronto utilise chaque année deux millions de tonnes de ciment ontarien, soit environ la moitié de la quantité totale utilisée dans la province. L'emploi du ciment, directement lié à l'industrie de la construction et à la croissance dans la région de Toronto, a fluctué ces dernières années de 333 000 tonnes en 1982 à un maximum de 709 000

tonnes en 1980. Lake Ontario Cement possède son exploitation sur un terrain loué adjacent au MT 35 et distribue son produit à partir de son usine de Picton (Ontario) aux clients locaux et à des entreprises de ciment prêt à l'emploi. Ciment Lafarge Canada exploite son entreprise sur un terrain privé à l'angle des rues Polson et Cherry.

Le sel employé sur les routes est déchargé dans le port, sur un terrain loué au bord du Ship Channel, par trois compagnies: The Canadian Salt Company Limited, The Iroquois Salt Company Limited et Domtar Sifto. Il provient de Windsor, Goderich et des États–Unis. Le volume de sel, qui dépend du temps hivernal et de l'expansion du réseau routier urbain, est passé de 158 000 tonnes en 1983 à 456 000 tonnes en 1987. En général, on l'utilise dans un certain rayon du port; environ 80 p. 100 de ce sel est épandu dans la communauté urbaine de Toronto.

L'usine Redpath Sugar, installée sur un terrain de six hectares (15 acres) dont 1,6 hectare (4 acres) est loué à la THC pour l'entreposage du sucre en vrac, importe des marchés mondiaux en moyenne 300 000 tonnes de sucre non raffiné par an. Le port traite aussi des grains, notamment du soja et du malte, destinés aux usines Victory Soya Mill et Canada Malting. Le tonnage maritime a varié considérablement, puisqu'il est passé de près de 700 000 tonnes en 1975 à 176 000 tonnes en 1987. Cette baisse est due à l'augmentation des expéditions par route et par chemin de fer.

Six compagnies traitent environ 200 000 tonnes de produits liquides en vrac: il s'agit de Roy L. Fuels, essence et mazout; McAsphalt Industries Ltd., asphalte liquide; Rothsay, Darling, suif liquide, sous–produits d'origine animale; Hiram Walker, Gooderham and Worts, mélasse et rhum. Liquiterminals Ltd. manutentionne les produits des quatre dernières compagnies citées. Les produits pétroliers, dont on a traité plus d'un million de tonnes en 1970, constituaient naguère une des principales marchandises passant au port. Mais ce tonnage a baissé à 7 000 tonnes en 1985 avant de disparaître en 1986.

Roy L. Fuels est maintenant la seule compagnie à traiter des produits pétroliers. L'évolution des techniques, comme l'emploi d'oléoducs, ainsi que des modes et des politiques de distribution ont concouru à ce déclin. Le transport du charbon, autrefois important dans le port puisqu'il atteignait 1,5 million de tonnes en 1970, a complètement disparu en 1983 lors de la fermeture de la centrale électrique Hearn.

Au MT 51, la manutention de conteneurs reliés au trafic maritime a atteint un point culminant de 12 000 EVP (équivalents vingt pieds) en 1972, mais elle a généralement baissé depuis, jusqu'à un minimum de 1 515 EVP en 1988. Au cours des vingt dernières années, le trafic portuaire total a décliné, puisque, selon les données de la THC, le tonnage total est passé de 5,6 millions de tonnes en 1970 à 2 millions de tonnes en 1982. Depuis lors, le tonnage est resté proche de deux millions de tonnes, comme le montre l'illustration 14.

La Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto a publié son premier rapport provisoire en août 1989. Le mois suivant, la province a accepté le rapport et déclaré les terrains industriels du port et East Bayfront "secteur d'intérêt provincial" en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire de l'Ontario*. Cette déclaration d'intérêt provincial permet au gouvernement provincial d'empêcher tout aménagement important dans un secteur jusqu'à ce qu'il ait déterminé ce qui conviendrait le mieux aux habitants et à l'environnement. Ce secteur fait actuellement l'objet d'une évaluation environnementale coordonnée par la Commission royale.

Le port de Hamilton

Dans le port d'Hamilton, le transport maritime a commencé dans les années 1800, après qu'on eut creusé un canal à travers la plage pour permettre les expéditions commerciales. Les premiers liens intermodaux ont été aménagés au moment où le chemin de fer atteignit le port et l'industrie de l'acier vint s'installer dans le secteur riverain lorsqu'on disposa de courant électrique.

ILLUSTRATION 14

TRAFIC DU PORT DE TORONTO

1983–88 (tonnes)

	1983	1984	1985	1986	1987	1988
NATIONAL						
Chargé	259 361	21 359	56 439	2 736	508	18 040
Déchargé	764 671	974 061	769 797	981 947	997 781	875 975
Total	1 024 032	995 420	826 236	984 683	998 289	894 015
INTERNATIONAL						
Conteneurisé chargé	4 857	2 532	454	1 858	5 271	4 827
Non conteneurisé chargé	92 603	107 267	64 096	89 215	66 382	85 389
Total chargé	97 459	109 799	64 550	91 072	71 652	90 216
Conteneurisé déchargé	19 949	25 335	32 507	15 693	13 204	9 613
Non conteneurisé déchargé	537 277	766 615	793 201	768 832	802 858	633 859
Total déchargé	557 226	791 950	825 707	784 525	816 062	643 471
Total international	654 685	901 749	890 257	875 598	877 714	733 687
TRAFIC TOTAL	1 678 717	1 897 169	1 716 493	1 860 281	1 886 003	1 627 702

SOURCE: Statistique Canada

En 1912, le Parlement fédéral adopta une loi créant la Hamilton Harbour Commissioners, formée de deux commissaires nommés par le gouvernement fédéral et d'un commissaire nommé par la ville de Hamilton. Ces commissaires sont chargés d'administrer et de superviser les activés liées à la navigation dans le port, ainsi que d'aménager les terrains riverains pour la navigation et à des fins connexes.

Dans le port, les terminaux privés se mêlent à ceux qu'exploite la Hamilton Harbour Commissioners qui loue aussi des terminaux au secteur privé. Stelco et Dofasco sont les symboles de "la ville aux cheminées d'usine": en effet, ces compagnies occupent 690 hectares (1 700 acres) dans le secteur riverain central, se chargent de la majeure partie du minerai de fer, du charbon et des produits finis en acier traitée au port et sont d'importants employeurs régionaux.

Le port comporte huit grands terminaux capables de traiter des marchandises diverses ainsi que des produits secs et liquides en vrac. La Hamilton Harbour Commissioners exploite deux terminaux consacrés aux expéditions outre-mer, le terminal Centennial sur la jetée n° 8 et le terminal de la rue Wellington. D'une superficie globale de 15 hectares (37 acres), ils offrent 1 400 mètres (4 600 pieds) d'espace d'amarrage et 36 000 mètres carrés (387 500 pieds carrés) d'espace d'entreposage et traitent des marchandises diverses allant des machines aux conteneurs. Le port achemine en outre un volume considérable de produits en vrac, liquides et secs, ainsi que les produits de base nécessaires à l'industrie de l'acier. Seaway Terminals manutentionnent de la potasse, du phosphate et de l'urée; United Co-operatives traite et entrepose de la potasse et Lakeshore Sand distribue du sable utilisé dans les fonderies. Le port traite aussi du ciment, du manganèse, des minerais de chrome, des scories, des agrégats, du sel, du spath fluor et du gypse. Parmi les produits liquides en vrac figurent le styrène, la mélasse, l'asphalte et les produits pétroliers traités par diverses compagnies comme Montank Transit et Canada West Indies Molasses.

La Hamilton Harbour Commissioners aménage également la East Port Marine et le parc industriel qui longent le Queen Elizabeth Way, juste au bord du lac Ontario. Ouvert en 1987, cet emplacement offre des postes d'amarrage et une réserve de terrains utilisés pour des fins reliées à l'eau; Agrico Canada a installé un terminal pour engrais dans le parc.

De 1984 à 1988, le port a toujours traité plus de 10 millions de tonnes de marchandises par an et a même atteint 12,9 millions de tonnes en 1988; pendant cette période, le trafic étranger a constamment représenté 55 p. 100 du trafic global. Le port de Hamilton apporte beaucoup à la Voie maritime du Saint–Laurent et en tire parti du même coup. L'illustration 15 montre le trafic portuaire de 1984 à 1988.

Tout en étant avant tout un port commercial traditionnel, le port de Hamilton comporte également d'importantes installations récréatives comme le Marine Dock doté de 230 postes pour bateaux de plaisance munis de tous les services voulus, de 250 mouillages ainsi que d'installations de réparation, d'entretien et d'entreposage. On y trouve aussi l'École de voile de la Hamilton Harbour Commissioners qui enseigne aux participants les rudiments de la navigation à voile et la sécurité nautique.

Voici maintenant une brève description des installations terminales maritimes privées situées dans le Grand Toronto.

Bowmanville

C'est à Bowmanville, à dix kilomètres à l'est d'Oshawa, que se trouve St. Mary's Cement, fabricant de ciment, de béton préfabriqué, de blocs en béton et de ciment prêt à l'emploi. L'usine reçoit des produits bruts à son quai privé exploité par la Rochester and Pittsburgh Coal Company. Le quai forme l'extrémité d'une zone de remblayage qui s'étend à environ 670 mètres (2 200 pieds) du littoral.

ILLUSTRATION 15

TRAFIC DU PORT DE HAMILTON

1984–88 (tonnes)

	1984	1985	1986	1987	1988
NATIONAL					
Chargé	113 185	167 949	97 685	220 800	374 210
Déchargé	5 515 110	4 447 294	4 594 927	4 699 237	5 585 489
Total	5 628 296	4 615 243	4 692 612	4 920 037	5 959 699
INTERNATIONAL					
Conteneurisé chargé	1 295	8 077	1 092	51	124
Non conteneurisé chargé	356 482	373 707	543 568	555 309	648 573
Total chargé	357 777	381 784	544 660	555 360	648 697
Conteneurisé déchargé	22	30	16	58	497
Non conteneurisé déchargé	6 387 095	5 308 838	5 175 505	5 459 308	6 324 302
Total déchargé	6 387 117	5 308 869	5 175 520	5 459 365	6 324 799
Total International	6 744 894	5 690 653	5 720 181	6 014 725	6 973 496
TRAFIC TOTAL	12 373 190	10 305 896	10 412 793	10 934 762	12 933 195

SOURCE: Statistique Canada

Le quai, offrant un espace d'amarrage de 256 mètres (840 pieds) et une profondeur d'eau de 8,8 à 9,1 mètres (29 à 30 pieds), comporte cinq poteaux d'amarrage, un poteau d'amarres traversières flanqué de chaque côté de deux poteaux supplémentaires, et peut recevoir des navires auto–déchargeurs de 222 mètres (730 pieds). L'aire d'entreposage adjacente peut contenir environ 500 000 tonnes et les matériaux peuvent être chargés sur place si nécessaire.

Parmi les marchandises traitées figurent le sel, le charbon, le coke, les scories et le gypse. Le tonnage d'environ 300 000 tonnes par an comprend du charbon destiné à General Motors et du sel destiné à la Canadian Salt Company et à l'Iroquois Salt Company.

Pour répondre à l'augmentation prévue de la demande de ciment au Canada et aux États–Unis, St.Mary's procède à un agrandissement de l'usine de Bowmanville, d'une valeur de 160 millions de dollars, qui fera passer la capacité journalière de 2 000 à 5 000 tonnes. Elle agrandira aussi les installations terminales maritimes en construisant un deuxième terminal à l'ouest du bâtiment existant, ce qui doublera la capacité actuelle. La compagnie demande actuellement les autorisations nécessaires pour acquérir des terrains submergés et procéder au remblayage.

Lakeview

La centrale électrique Lakeview d'Hydro Ontario, située à l'est de Port Credit, possède ses propres installations de réception de charbon, composées d'un bassin d'une profondeur d'eau de 8 mètres (27 pieds) et de digues d'entrée parallèles s'avançant sur plus de 300 mètres (980 pieds) dans le lac Ontario. Le charbon, expédié d'Astabula en Ohio par les ports du lac Érié pendant la saison de navigation de la Voie maritime, est déchargé par l'intermédiaire d'un système de convoyeurs et de trémies dans une aire d'entreposage ouverte

pouvant contenir 2,3 millions de tonnes. De 45 à 80 navires, d'une capacité moyenne de 25 000 tonnes, y font escale chaque année selon les besoins énergétiques.

Clarkson

Clarkson (Mississauga) compte deux terminaux maritimes privés, l'un appartenant à Petro Canada et l'autre à la St. Lawrence Cement Company. Le premier consiste en une construction de béton de 226 mètres (740 pieds) de long reliée au rivage par une chaussée de 355 mètres (1 165 pieds) et dotée de deux postes d'amarrage extérieurs de 198 mètres (650 pieds) et 114 mètres (375 pieds), ainsi que d'un poste d'amarrage intérieur de 91 mètres (300 pieds). La raffinerie de Petro Canada, en service depuis 1957, expédie surtout des lubrifiants. Des "navires des Grands Lacs", capables de transporter chacun 50 000 barils de pétrole en moyenne, y font escale environ 35 à 50 fois durant la saison de navigation de la Voie maritime.

Le quai de la St. Lawrence Cement se trouve à 1,6 kilomètre à l'ouest du terminal de Petro Canada. Une chaussée de 366 mètres (1 200 pieds) mène à un quai d'une longueur de 355 mètres (1 165 pieds). Un système de convoyeur à bande réversible transporte les produits en provenance et à destination de l'usine située sur le côté nord du boulevard Lakeshore. La saison de navigation correspond essentiellement à celle de la Voie navigable.

Les produits déchargés comprennent deux millions de tonnes de pierre à chaux concassée provenant d'Ogden Point (Colborne) ainsi que du charbon. La compagnie utilise en permanence des navires auto–déchargeurs d'une capacité de 17 000 tonnes traitée en 36 heures. À l'aide de ses propres barges à ciment, la compagnie expédie des produits à des localités des É–U. riveraines des Grands Lacs, notamment du ciment fini et du ciment semi–fini ou clinker. Le tonnage

maritime annuel se situe entre 400 000 et 700 000 tonnes. Westrock, autre compagnie privée, utilise aussi l'installation pour décharger du gypse destiné à sa propre usine.

Oakville

La raffinerie de Petro Canada, en service depuis 25 ans, loue l'ancien terminal de Shell, un quai de 690 mètres (2 265 pieds) de longueur situé à Oakville, où elle reçoit et expédie une gamme complète de produits en vrac. Elle accueille chaque année 55 à 65 navires des Grands Lacs capables de transporter chacun environ 40 000 barils.

Les ports de la région du Grand Toronto et le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint–Laurent

L'activité commerciale des ports du Grand Toronto, arrivée à maturité et bien établie, répond aux besoins nationaux et locaux en matière de transport et de commerce et reflète l'état du transport maritime dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint–Laurent. Les caractéristiques physiques de ce réseau imposent des limitations aux ports situés en bordure, que ceux–ci soient orientés vers le transport outre–mer ou simplement axés sur le transport dans les Grands Lacs.

La Voie maritime du Saint–Laurent, inaugurée en 1959, est devenue une route de transport de marchandises en vrac qui dessert à la fois les marchés étrangers d'outre–mer et le centre industriel de l'Amérique du Nord. Le nombre total de tonnes de fret traitées est passé de 30 millions en 1960 à un point culminant de 73 à 74 millions de tonnes de 1977 à 1979. Le réseau a acheminé 51 millions de tonnes de marchandises en 1987 et 53 millions de tonnes en 1988, soit, cette année–là, 15,5 millions de tonnes de produits agricoles, 16,2 millions de tonnes de produits miniers et 8,7 millions de tonnes de produits transformés sur le tronçon Montréal–Lac Ontario.

Parmi les principales marchandises transportées figurent le blé, le maïs, le soja, le minerai de fer, le charbon et le coke, le sel, le fer et l'acier, le mazout et les produits pétroliers, ainsi que les produits chimiques. Aucun des ports du Grand Toronto traite tous les principaux produits bien que c'est peut–être le port de Hamilton qui traite le plus grand éventail de produits. La majorité des navires empruntant la Voie maritime transportent des marchandises en vrac en amont ou en aval et ne font pas escale à Toronto et Oshawa.

La Voie maritime impose des limitations physiques à l'activité portuaire. La saison de navigation s'étend en général de la fin de mars ou du début d'avril à la mi–décembre ou à la fin de décembre, soit en moyenne 270 jours de navigation par an pendant la dernière décennie. Les industries et les services amassent des produits comme le charbon, le sel et le sucre pour assurer la continuité des opérations pendant l'hiver, ce qui nécessite la présence de superficies considérables pour l'entreposage. Il arrive aussi qu'on recoure aux réseaux de transport terrestre, comme le chemin de fer, pour répondre aux besoins hivernaux. En général, les terminaux maritimes du Grand Toronto comprennent d'importantes aires ouvertes d'entreposage.

La taille des navires qui empruntent la Voie maritime est limitée par la profondeur de cette dernière, ainsi que par les dimensions et la capacité de ses écluses. Bien qu'on lui attribue généralement une profondeur de 8,2 mètres (27 pieds), les navires qui y circulent présentent ordinairement un tirant d'eau de 7,9 mètres (26 pieds) seulement. Le tronçon situé entre Montréal et le lac Ontario peut recevoir des navires mesurant jusqu'à 222 mètres (730 pieds), tandis que la partie supérieure des Grands Lacs peut accueillir des navires atteignant 304 mètres (1 000 pieds).

La fermeture hivernale, la taille limitée des navires et le temps nécessaire pour franchir le réseau contribuent à restreindre la circulation de conteneurs sur la Voie maritime. Les marchandises conteneurisées et destinées à la consomma-

tion exigent un accès continu aux marchés, ce qui est impossible dans un réseau fermé trois mois et demi par an. Les navires modernes capables de transporter 3 000 conteneurs sont tout simplement trop gros pour circuler sur la Voie maritime et leur exploitation y coûterait trop cher; de plus, ils doivent charger et décharger des marchandises dans des centres aux installations limitées comme Vancouver, Montréal et Halifax Certes, les ports de Hamilton et de Toronto sont en mesure de traiter des conteneurs, mais la circulation y est marginale par rapport à l'ensemble du marché des conteneurs canadien et nord–américain.

La Canadian Shipowners Association (CSA) représente 14 compagnies exploitant une flotte nationale de 122 navires, soit une diminution de près d'un tiers durant la dernière décennie. Le nombre des vracquiers, des navires–citernes et des transporteurs de marchandises diverses a même diminué davantage, tandis que le nombre de navires auto–déchargeurs est resté stable. Il existe certes d'autres navires en exploitation sur les Grands Lacs et d'autres motifs de transformation du profil de la flotte, mais les changements reflètent la nature de l'activité portuaire actuelle: on préfère les navires auto–déchargeurs pour les marchandises en vrac et les navires traditionnels transportant des marchandises diverses perdent de l'importance.

Les données disponibles pour l'année 1988 montrent l'évolution des cargaisons transportées par les navires de la CSA par rapport aux années 1983 à 1987: alors que le tonnage de marchandises diverses a diminué de près d'un tiers, on a noté une augmentation substantielle du charbon et du minerai de fer, une augmentation minime du ciment, une diminution des grains due à la sécheresse et à la situation du marché, et un niveau relativement constant du sel.

À la différence des ports du Grand Toronto, y compris Hamilton, les terminaux maritimes privés ne reflètent pas nécessairement l'évolution de la navigation dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime: en effet, par nature, ils ne

font pas partie d'un réseau national de transport, mais servent à un but précis, lié à l'efficacité d'une industrie. Aucune forme de réseau ne relie actuellement les ports privés entre eux, ni les ports privés et les ports administrés par l'État. Toutefois, une certaine concurrence se développera peut-être.

Rôle du port de Toronto dans le domaine du transport

Par définition, un port est un endroit où l'on charge et décharge des marchandises, où on peut entreposer pour une courte durée des marchandises en attente, chargées ou déchargées, destinées à d'autres ports ou au port même. Les ports sont conçus pour assurer le mouvement efficace des marchandises, une productivité élevée et un service peu coûteux aux clients. En tant que points de correspondance, les ports représentent un noeud dans le réseau global de transport. Il convient de tenir compte de ces éléments lorsqu'on évalue les fonctions du port de Toronto dans le domaine du transport.

Terminaux maritimes

De 1982 à 1988, les marchandises déchargées, provenant légèrement plus du pays que de l'étranger, ont représenté en moyenne 90 p. 100 du trafic annuel du port. Les marchandises transportées à l'intérieur du pays comprennent le ciment, le sable, la pierre, le sel et les grains. Il n'y a eu aucun mouvement de produits pétroliers depuis 1985, ni de charbon depuis 1983. La principale denrée en vrac provenant de l'étranger reste le sucre. Parmi les cargaisons de produits liquides en vrac déchargées dans le port, on compte de petites quantités de produits pétroliers, d'asphalte liquide et de mélasse. Le suif liquide est le seul produit liquide en vrac chargé aux fins d'exportation.

Le déchargement de marchandises sèches en vrac ainsi que la manutention de marchandises diverses constituent les deux principaux types d'opérations effectuées dans les terminaux pour le compte des industries riveraines ou dans le cadre du processus d'entreposage et de triage.

Traitement des marchandises en vrac dans les terminaux

Plusieurs industries riveraines importantes dépendent des terminaux maritimes adjacents pour le transport des produits bruts. Redpath Sugar décharge du sucre provenant de divers marchés étrangers; Lake Ontario Cement et Ciment Lafarge Canada font venir du ciment de l'est de l'Ontario; Hiram Walker–Goodham and Worts importe de la mélasse pour sa distillerie, tandis que Victory Soya fait venir du soja.

Chacune de ces compagnies a besoin d'un accès direct au rivage et de terminaux maritimes pour pouvoir tirer parti du transport maritime peu coûteux. Certaines sont installées sur des terrains qui leur appartiennent, tandis que d'autres louent des biens à la Toronto Harbour Commissioners qui assume alors seulement le rôle de propriétaire et non d'exploitant. Les compagnies recrutent elles–mêmes les débardeurs et les autres employés dont elles ont besoin ou s'adressent à des compagnies de débardage.

Presque toutes les industries situées dans le port expédient leurs produits à des marchés locaux ou régionaux par camion ou par chemin de fer. Elles recourent relativement peu au transport par bateau. Les autres opérations touchant les marchandises en vrac incluent l'entreposage et la distribution de divers produits, en général sur le marché du Grand Toronto, avec une faible valeur ajoutée. (Le sel utilisé sur les routes, par exemple, est livré et stocké pendant la saison de navigation, puis utilisé sur les routes locales). Le transport maritime et l'accès au secteur riverain permettent aux compagnies d'exploiter de façon efficace et rentable des marchandises de faible valeur comme le sel, au prix changeant et exposées aux variations des frais de transport.

Pour les entreprises qui desservent les industries locales comme pour celles qui assurent l'entreposage et la distribution, le principal avantage du port est de donner accès à l'eau et d'offrir des terrains à louer. La Toronto Harbour Commissioners est le locateur de la majorité de ces industries et services.

Manutention de marchandises diverses

Les terminaux maritimes 35, 51, 52 ainsi que le Centre de triage des conteneurs gérés par la Toronto Harbour Commissionners traitent environ quarante catégories de marchandises diverses allant des téléviseurs aux pièces de machines, des vêtements aux meubles, emballées par petits lots ou dans des conteneurs. Les marchandises diverses non conteneurisées sont généralement entreposées sur place dans un entrepôt du terminal. Le tonnage total varie d'une année à l'autre, mais il équivaut habituellement à environ 300 000 tonnes par an, alors que les terminaux de la THC peuvent manutentionner approximativement 600 000 à 800 000 tonnes de marchandises diverses par an.

Construits dans les années 1950 en prévision du commerce qu'entraînerait la Voie maritime, les terminaux maritimes 27, 28 et 29 n'ont pas servi au commerce maritime depuis le début des années 1970. Le terminal maritime 27 a été vendu à des intérêts privés, le MT 28 abrite un club sportif et le MT 29 est utilisé par le service de messagerie Canpar et la compagnie d'autobus Voyageur.

Les marchandises diverses traitées au MT 51, dont le volume varie de 200 000 à 240 000 tonnes, se composent principalement de plaques, de tiges et de pièces de construction en acier. Mais le volume d'acier varie en fonction des conditions du marché, difficiles à prévoir: certaines compagnies européennes font régulièrement affaire sur le marché au comptant. L'entreposage est en général gratuit

pour des périodes de 10 à 30 jours et les indemnités de surestaries de 1,00 $ à 1,50 $ la tonne permettent l'entreposage à long terme de produits à peu de frais.

Le port s'occupe aussi de la manutention de conteneurs transportés à la fois par eau et sur le continent. CP Rail utilise un emplacement de 9 hectares (23 acres) adjacent au MT 35 pour trier les conteneurs du transporteur soviétique Morflot dont l'exploitation se trouve à Montréal. Le centre de triage des conteneurs sert pour le chargement, le déchargement, l'entreposage et la répartition des conteneurs transportés sur le continent, dont le nombre a varié de 10 617 à 41 062 entre 1985 et 1988. Ces opérations ne sont pas reliées au transport maritime dans le port de Toronto, mais utilisent simplement l'espace et l'accès ferroviaire disponibles.

Le nombre limité de conteneurs maritimes traités par le port, soit 1 515 EVP en 1988, constitue seulement un faible pourcentage du total et une portion négligeable du marché canadien actuel, de l'ordre de 1,4 million d'EVP. Compte tenu de la technologie et de l'économie actuelles du transport, il est peu probable que le port devienne un partenaire important dans le commerce par conteneurs à cause de sa situation enclavée sur les Grands Lacs. Toutefois, il a récemment ouvert un atelier de réparation de 2,2 millions de dollars destiné à l'entretien de l'équipement de manutention des conteneurs.

Fret relié à des projets

Le port a acquis une bonne réputation pour la manutention de cargaisons reliées à des "projets", c'est-à-dire pour des expéditions isolées et spécialisées habituellement imposantes, lourdes, difficiles à charger et à transporter telles que l'équipement d'excavation, les locomotives, les tramways ou les turbines. La fréquence de ces expéditions est toutefois difficile à prédire.

Accès intermodal

Les voies d'accès routières et ferroviaires, nommées "intermodales", aux terminaux maritimes sont essentielles à l'efficacité des opérations d'un grand port urbain, puisque l'accès aux terminaux maritimes peut devenir congestionné et qu'il est souvent difficile, voire impossible, d'aménager de nouvelles voies d'accès par route ou par chemin de fer.

Le port de Toronto est bien desservi par les routes et par le chemin de fer directement relié aux réseaux nationaux du CN et du CP. En fait, si l'on considère les activités maritimes actuelles, il existe une surcapacité de transport ferroviaire dans le port, surtout à une époque où la majeure partie du tonnage se compose de marchandises sèches en vrac, déchargées et distribuées par camion.

Le port est également bien desservi par son réseau routier interne qui relie les terminaux au boulevard Lakeshore Est à trois carrefours principaux. Les comptages de circulation effectués à des moments divers en 1989 par le Service des routes et de la circulation de la communauté urbaine de Toronto, montrent que le nombre de véhicules ayant circulé à ces trois carrefours pendant une période de huit heures s'élevait à 15 387 à l'angle du boulevard Lakeshore et Don Roadway, 13 984 à l'angle du boulevard Lakeshore et de la rue Cherry Est et à 21 064 à l'angle du boulevard Lakeshore et de la rue Leslie. La majeure partie de la circulation est due à des activités non reliées au port, comme le regroupement de rebuts à un dépôt situé à proximité. Une partie de la circulation, telle la distribution du sel, est saisonnière. Le mouvement des véhicules en direction et en provenance du port doit affronter l'engorgement de la circulation urbaine.

L'accès intermodal à l'intérieur de la zone du port est plus que suffisant pour ses fonctions de transport. L'accès par l'avenue Unwin aux dépôts de sel situés sur le côté sud du Ship Channel pourrait toutefois être amélioré.

Liens des activités portuaires avec la proximité de l'eau

Dans les villes, les secteurs riverains servent à plusieurs fins: certaines activités dépendent de la proximité de l'eau, d'autres sont simplement reliées à l'eau, d'autres encore n'ont aucun lien fonctionnel avec l'eau ou le secteur riverain. La première catégorie ne pourrait exister ailleurs que sur la rive car ses opérations commerciales normales requièrent un accès direct à l'eau. C'est le cas notamment des terminaux de manutention du fret, des traversiers, des chantiers navals et des ports de plaisance.

Dans la deuxième catégorie entrent les activités et services qui peuvent bénéficier d'un emplacement sur la rive, mais qui pourraient aussi exister s'ils n'étaient pas situés directement dans le secteur riverain, comme les hôtels, les restaurants, les usines et les entrepôts.

Une troisième catégorie d'utilisation des terrains riverains inclut les activités qui ne sont ni reliées à la rive, ni dépendantes de la proximité de l'eau. On y trouve par exemple les immeubles administratifs ou commerciaux, les résidences privées et les entreprises de transport terrestre.

On peut aussi classer l'utilisation des terrains portuaires selon leur lien avec la fonction traditionnelle du port, qui est de transborder les marchandises. Dans cette optique, le magasin d'alimentation au détail Knob Hill, l'école de conduite de camions du George Brown College et la division K–9 de la police de la communauté urbaine de Toronto entrent dans les activités non reliées au port.

Une enquête visant à identifier les activités dépendantes de la proximité de l'eau, reliées à l'eau et indépendantes de l'eau dans le secteur industriel du port, a permis de cataloguer 237 emplacements portuaires selon leur utilisation et leur activité. Dans les édifices occupés par plusieurs locataires, on a classé séparément l'activité de chacun d'entre eux. On a ainsi pu conclure que 33 activités étaient reliées au port, 18

dépendaient de la proximité de l'eau et 15 étaient reliées à cette proximité. Voici la liste des divers utilisateurs dépendant de la proximité de l'eau:

Canada Cement Lafarge	– Entreposage et distribution de ciment
Lake Ontario Cement	– Entreposage et distribution de ciment
THC Marine Terminal 35	– Marchandises diverses
THC Marine Terminal 51	– Marchandises diverses
THC Harbour Master Dock	– Postes d'amarrage
Rothsay Concentrates Co.	– Transbordement et entreposage de suif
Darling and Co.	– Transbordement de résidus d'animaux
Domtar Sifto Division	– Entreposage et distribution de sel
Iroquois Salt Products	– Entreposage et distribution de sel
Canadian Salt Company	– Entreposage et distribution de sel
Liquiterminals	– Entreposage et distribution de produits en vrac
Roy L. Canadian Fuels	– Entreposage et distribution de produits pétroliers
McAsphalt Industries	– Transbordement et entreposage d'asphalte
McCord and Co.	– Entreposage et distribution d'agrégats
Miller Paving	– Entreposage et distribution d'agrégats
Gooderham and Worts	– Transbordement de mélasse
Redpath Industries	– Transbordement de sucre brut
Victory Soya Mills	– Transbordement de soja

Actuellement, ces activités occupent environ 52 hectares (128 acres) principalement le long du Ship Channel, dans le secteur des terminaux de la THC et le secteur de East Bayfront,

soit approximativement 9 p. 100 des 600 hectares (1 482 acres) de la zone déclarée d'intérêt provincial. Ces activités dépendant de la proximité de l'eau représentent environ 14 p. 100 de la zone industrielle du port, d'une superficie de 370 hectares (914 acres) excluant le secteur East Bayfront (Redpath Sugar, Gooderham and Worts et Victory Soya Mills).

Les activités et services reliés à la proximité de l'eau sont les suivants:

Seaway Terminals	– Débardage
SGS Supervision Services	– Services de surveillance du fret
Empire Stevedores	– Débardage
ILA Local 1842	– Association des débardeurs
Suncor (2 emplacements)	– Compagnie pétrolière
Texaco Canada	– Compagnie pétrolière
BA Home Comfort	– Compagnie pétrolière
Power Tank Lines	– Transport de liquides en vrac
Barnes and David Steel	– Entreposage de produits en acier
THC Marine Yard	– Division des travaux de la THC
THC Rail Sorting Yard	– Transport ferroviaire
THC Marine Terminal 52	– Triage de con-
teneursToronto Port Security	– Sécurité
Canada Malting Co.	– Entreposage et transbordement de malt

Selon les estimations préliminaires, ces activités occupent approximativement 42 hectares (104 acres) dans le secteur des terminaux de la THC, à East Bayfront, sur le Keating Channel et le long du Ship Channel, soit environ 7 p. 100 de la zone déclarée d'intérêt provincial et 11 p. 100 de la zone industrielle du port.

Certaines activités dépendant de la proximité de l'eau ou reliées à celle–ci évoluent: Canada Malting reçoit davantage le malt par camion que par bateau et dépend donc moins de

l'accès maritime. Au Centre de triage des conteneurs de la THC Container Distribution Centre, l'activité est beaucoup plus reliée au transport terrestre qu'au transport maritime. L'installation d'entreposage et de distribution de Texaco est desservie principalement par pipeline, bien que la compagnie dispose encore de trois postes d'amarrage d'une longueur totale de 457 mètres (1 500 pieds).

La THC est le principal propriétaire du secteur occupé par les activités liées au port et possède approximativement 89 p. 100 du terrain associé aux activités dépendant de la proximité de l'eau. Seuls, Gooderham and Worts et Redpath Industries possèdent le terrain où se trouve leur exploitation. La THC loue à Redpath Sugar un espace d'entreposage en vrac. Elle est aussi le principal propriétaire des installations reliées à la proximité de l'eau, puisqu'elle a la mainmise sur environ 64 p. 100 de ces terrains. Canada Malting, Imperial Oil, Texaco Canada, Baines et David Steel sont les seules compagnies privées dont les activités sont reliées à la proximité de l'eau et qui possèdent du terrain à cet endroit.

Si la Toronto Harbour Commissioners concluait une entente pour qu'un exploitant de terminal en gère les activités, les commissaires pourraient se concentrer exclusivement sur l'administration des terminaux à titre de propriétaires.

La plupart des grands ports du Canada concluent avec le secteur privé des ententes concernant l'exploitation des terminaux qu'ils possèdent: un exploitant de terminal, une compagnie de débardage par exemple, convient de gérer le terminal pour une période précise en fournissant au port un revenu de base garanti et un niveau précis de services, et accepte habituellement de participer aux programmes de planification stratégique, de commercialisation et de développement des activités du port. Comme l'exploitant fournit d'habitude l'équipement requis pour la manutention du fret, la durée de l'entente est généralement assez longue pour permettre un rendement du capital investi.

Dans ce genre d'administration, les autorités du port s'occupent moins des activités quotidiennes des terminaux, mais doivent s'assurer que des aspects essentiels comme la planification stratégique, la recherche de marchés, la promotion et les prix reflètent les besoins des exploitants de terminal, de façon à ne pas affaiblir la compétitivité globale du port. Les exploitants de terminal et le port deviennent des partenaires dans tous les aspects du développement et de la promotion et tirent parti des points forts de chaque organisme.

Sur le plan financier, les ententes d'exploitation sont généralement avantageuses pour les autorités du port puisqu'elles les protègent en partie des fluctuations du marché et de la circulation. De plus, elles permettent parfois au port de réévaluer ses besoins et de redéfinir ses priorités.

Le rôle du port de Toronto dans le domaine du transport comporte quatre volets:

- Premièrement, il sert de centre de transbordement, d'entreposage et de distribution des marchandises en vrac (ciment, sucre, sel, agrégats, fèves soja) arrivant au port et destinées à plusieurs industries du secteur riverain qui desservent les marchés locaux et régionaux. Ces marchandises, pour la plupart de faible valeur, bénéficient du transport maritime à bon marché, des espaces d'entreposage ouverts et peu coûteux du port, ainsi que de l'accès direct au marché.
- Deuxièmement, le port offre des installations d'entreposage et de distribution peu coûteuses pour les importations d'acier. Le port attire ces activités non seulement à cause du potentiel qu'offre le marché de Toronto, mais aussi à cause des indemnités de surestaries relativement basses qui permettent aux importateurs d'entreposer des produits pendant de longues périodes à peu de frais.
- Troisièmement, le port offre un service de triage pour les conteneurs expédiés au port de Montréal par chemin de fer ou amenés de ce port. Ce service n'est pas relié aux

opérations maritimes. Pourtant, le port a la capacité de traiter les conteneurs maritimes, mais ce secteur ne s'est pas développé et il est fort probable qu'il ne se développera pas de façon notable.

- Quatrièmement, le port possède des installations terminales adaptées à la manutention de marchandises diverses, importées ou exportées. Ces installations sont vastes et en bon état, mais extrêmement sous–utilisées.

D'un point de vue général, le port de Toronto n'a, dans le domaine du transport, qu'une importance locale ou régionale. Il dessert un nombre limité d'utilisateurs dont les activités concernent le marché de la communauté urbaine de Toronto, mais n'a aucune influence sur les grands réseaux nationaux et internationaux de commerce ou de transport.

Le port et la ville

Toutes les villes portuaires d'Amérique du Nord se sont créées à cause de leur accès à l'eau, à une époque où le transport des personnes et des biens dépendait des voies navigables et des ports naturels. Elles sont devenues des villes centrées sur les secteurs riverains parce que les activités industrielles et commerciales étaient à la fois responsables et dépendantes de l'existence des ports. Le type d'industrie riveraine qui s'est développé a déterminé la nature de chaque secteur riverain et, par conséquent, la nature ou le caractère de la ville même.

Au fil du temps, la relation entre bien des villes portuaires et leurs industries riveraines a changé à mesure que la taille des navires, les méthodes de manutention du fret, l'amélioration des réseaux de transport terrestre et les besoins de travailleurs ont influé sur la dépendance réciproque du port et de la ville. La conteneurisation, par exemple, qui exige de grands navires efficaces, un minimum de travailleurs manuels et des moyens de transport intermodaux, a diminué le degré d'interdépendance du port et de la ville. Dans bien des cas, l'image

traditionnelle du port avec ses cargos, ses marchés destinés aux consommateurs et sa capacité d'offrir de l'emploi n'existe plus.

Il arrive que l'aspect physique d'une ville change à mesure que le port se distingue du centre–ville: les terminaux sont réinstallés aux extrémités des zones portuaires où ils peuvent accueillir les navires, où les marchandises peuvent être entreposées et distribuées, où on peut aménager des liens intermodaux et laisser place à l'industrie lourde. La croissance rapide des zones urbaines et le besoin d'accéder au secteur riverain pour diminuer les tensions de la vie urbaine, ont créé des pressions sur l'utilisation des terrains riverains situés dans les ports actifs traditionnels.

Il est fort probable cependant que le port souvent défini en termes de développement économique et de contribution du commerce riverain à l'économie locale et régionale restera un moteur économique pour la ville. Cette relation dépend évidemment du besoin d'expéditions commerciales, de leur efficacité et de leur viabilité économique. En plus d'accroître les mouvements de marchandises, les ports doivent aider à améliorer l'économie de la région en créant des emplois, en représentant une source de revenus pour la main–d'oeuvre locale et en augmentant le chiffre d'afffaires des commerçants locaux.

Les autorités portuaires ont toujours essayé de répondre aux besoins des industries connexes en échangeant des terrains à des fins mutuellement utiles, en participant à des coentreprises visant la création de nouveaux terminaux, en suscitant et en favorisant un développement économique profitable à l'ensemble de la collectivité.

La relation entre le port et sa ville évolue continuellement, et de plus en plus en fonction des exigences des personnes vivant en milieu urbain.

Le lien historique entre le port de Toronto et la ville de Toronto a déjà été examiné en détail. Cependant, il convient de noter parmi les récents changements la séparation

physique du port et de la ville puisque toute la navigation commerciale se fait maintenant dans la zone industrielle du port, plutôt que dans le secteur riverain central. La perte de marchandises telles que le charbon et la baisse d'autres marchandises diverses ont diminué le rôle global du port dans l'agglomération torontoise. De plus, les changements technologiques comme les pipelines et la conversion au gaz naturel, ont réduit l'importance du port pour l'approvisionnement de la ville dans le domaine énergétique. Pourtant, le port reste essentiel pour plusieurs industries riveraines, même si le camion et le train sont beaucoup plus importants pour le transport des biens de consommation en provenance et à destination de la région de Toronto.

La pression visant l'utilisation à d'autres fins des terrains de la zone industrielle du port reflète l'évolution de la relation entre ce dernier et la ville de Toronto. Cette zone est considérée comme une ressource pour l'habitation, les activités récréatives, les espaces libres, aussi bien que pour les activités industrielles et commerciales, en d'autres termes, comme une ressource urbaine, pas nécessairement liée au transport. Alors que cette relation complexe continue d'évoluer, il n'existe pas de modèle dont on pourrait s'inspirer lors de décisions futures.

De bien des façons, la zone industrielle du port de Toronto est devenue un parc industriel où la majorité des occupants ne participent pas à des activités reliées au port. La réduction du tonnage, la sous–utilisation des terminaux et peut–être encore plus, l'absence de nouveaux aménagements reliés au port, caractérisent l'évolution de l'utilisation des terrains de cette zone. Dans certaines parties, les activités ressemblent beaucoup à celles d'autres parcs industriels urbains et ne sont pas particulièrement intensives.

La relation entre la Oshawa Harbour Commission et la ville d'Oshawa semble dans une phase transitoire. En 1984, un effort coopératif a permis de préparer le plan d'aménagement du port d'Oshawa après des consultations publiques

intensives. Toutefois, ce plan, bien qu'encore théoriquement valable, n'a pas été mis en oeuvre parce que le faible niveau d'activité dans le port ne peut justifier un projet d'expansion. Le consensus qui avait paru exister au sujet de l'aménagement de la zone portuaire a, semble–t–il, disparu les années suivantes. Le conseil municipal a récemment ordonné l'exécution d'une étude de planification complète visant à étudier plusieurs utilisations possibles des terrains ainsi que d'autres questions de politique et à déterminer l'aménagement futur le mieux adapté à ce secteur. Conséquemment, en octobre 1989, le conseil municipal d'Oshawa a adopté un règlement de restriction provisoire empêchant temporairement l'aménagement inapproprié ou prématuré de la zone à l'étude, située au sud–est d'Oshawa et incluant le port d'Oshawa. Vu cette concurrence nouvelle entre la demande d'installations portuaires traditionnelles et l'intérêt manifesté à l'égard d'autres utilisations, la ville a récemment reçu des demandes d'aménagements résidentiels, commerciaux et industriels dans la zone de restriction provisoire au sud–est d'Oshawa. Sous bien des angles, les questions concernant le port et la ville d'Oshawa ressemblent fort à celles que l'on retrouve à Toronto.

Relations portuaires au sein du Grand Toronto

Une étude des ports du Grand Toronto, de leurs clients et de leurs marchés montre que leur interrelation est due à leur proximité, mais qu'ils ne forment pas un véritable réseau de transport. Ils ne sont pas complémentaires même s'il existe une légère concurrence entre certains d'entre eux.

Bien que les commissions de port, y compris Hamilton pour les fins de cette perspective régionale, fassent partie du même système d'administration fédéral, seuls des liens officieux existent entre elles. Chaque port est administré en vertu d'une loi fédérale distincte — *Loi de* 1911, *sur les commissaires du havre de Toronto, Loi des commissaires du havre de Hamilton* (1912) *et Loi sur les commissions de port* (1964) — qui précisent les

responsabilités et l'autorité de chaque commission ainsi que ses relations avec le gouvernement fédéral par l'intermédiaire de Transports Canada.

De façon indépendante, chaque commission de port tente de maintenir le trafic actuel et de développer de nouvelles activités en fournissant des installations et des services terminaux adéquats et financièrement viables. Les commissions procèdent à leur propre planification et commercialisation, souvent sans coordination officielle ou même officieuse, ce qui tend à provoquer une certaine concurrence entre elles.

De toute évidence, le marché desservi par chaque commission de port a évolué avec le temps. Les ports de Toronto et d'Oshawa desservent essentiellement les marchés locaux et régionaux de leur secteur urbain respectif. Leur rôle et leur influence dans le réseau national de transport est minime, voire négligeable. Seul le port de Hamilton, grâce à ses aciéries et à son tonnage nettement plus important, influe sur le commerce national et la circulation dans la Voie maritime du Saint–Laurent.

Il existe encore moins de liens entre les ports privés, car leur existence et leur emplacement dépendent uniquement des besoins de transport de leurs industries et services respectifs. Les installations terminales, particulières à chaque port, concernent généralement un seul utilisateur, une seule ou un nombre limité de marchandises. L'emplacement des industries et des services connexes ne dépend pas du tout des ports commerciaux de la région.

Il n'existe pas non plus de liens entre les commissions de port et les ports privés, bien que quelques–uns se fassent concurrence: le sel et le charbon qui transitaient auparavant par le port d'Oshawa, se trouvent maintenant au terminal de St. Mary's Cement à Bowmanville. La concurrence montre bien que la circulation maritime n'est pas toujours l'apanage d'un seul port et que le choix revient en fait à l'utilisateur du secteur privé qui décide, d'habitude en fonction du prix et du service, quel port il utilisera. La concurrence sous–entend

également que la situation des ports du Grand Toronto ne demeurera pas nécessairement la même à mesure que les exigences des utilisateurs évoluent. La concurrence, actuelle et potentielle, est peut-être la seule relation réelle et significative entre les ports du Grand Toronto.

LE CONTEXTE DE LA RÉGION DU GRAND TORONTO ET LE TRANSPORT RIVERAIN

Circulation journalière et équilibre modal

La description précédente du transport dans le Grand Toronto présente le contexte dans lequel on doit examiner les problèmes et les possibilités relatifs au transport riverain. Le mode de croissance du Grand Toronto, la répartition et le mélange de la population et des emplois, ainsi que les diverses tendances démographiques et économiques évoquées dans les sections précédentes, influent fortement sur le volume, les heures de pointe et la répartition modale de la circulation qui tente de pénétrer dans le quartier central des affaires de la communauté urbaine, en grande partie par le corridor riverain.

Comme on l'a vu précédemment, près du tiers des déplacements en provenance des régions adjacentes, qui traversent les limites de la communauté urbaine de Toronto à l'heure de pointe du matin se dirige vers le quartier central. Même si le réseau de trains de banlieue GO dessert une part croissante de ces mouvements et si d'autres voyageurs se tournent vers le transport en commun rapide ou de surface, une part substantielle de la population voyage en automobile privée malgré les frais élevés de stationnement dans le quartier central des affaires et la congestion croissante sur l'autoroute Gardiner, le Don Valley Parkway, le boulevard Lakeshore et les autres routes donnant accès au quartier central. Cette situation provient de ce que nombre des personnes des régions environnantes, qui vont quotidienne-

ment dans le quartier central, habitent dans des secteurs mal desservis par les transports en commun et n'ayant pas facilement accès aux gares de train de banlieue GO.

Depuis bien des années, les grandes routes mentionnées précédemment ont atteint leur capacité réelle durant les heures de pointe. La croissance de la circulation automobile en période de pointe a été relativement lente et s'est traduite par l'allongement de cette période qui atteint près de trois heures le matin et encore davantage l'après–midi. Le métro de la rue Yonge au sud de la rue Bloor approche également de sa capacité maximale durant les heures de pointe, mais le métro Spadina qui dessert le centre–ville peut encore accroître sa fréquentation. On observe d'ailleurs une croissance de la circulation sur les deux lignes. Le mode de transport qui prend une importance grandissante vers le quartier central des affaires est le train de banlieue GO qui a connu, entre 1988 et 1989, une augmentation de 20 p. 100 sur sa ligne Lakeshore ouest et un accroissement global de 9 p. 100 de sa circulation.

Ces tendances montrent bien que le corridor riverain est appelé à desservir un volume croissant de circulation quotidienne, ce qui pourrait entrer en conflit avec sa capacité de desservir la circulation locale et nuire à l'environnement et à l'agrément du secteur riverain.

Transport récréatif

Le secteur riverain torontois offre un grand attrait sur le plan récréatif, à la fois pour les résidents du Grand Toronto et pour les touristes venus d'autres parties de l'Amérique du Nord et d'outre–mer. Parmi les principales attractions figurent le port de Toronto, Harbourfront et Island Park, Ontario Place, la Canadian National Exhibition, le Skydome ainsi que les activités variées et les charmes du secteur riverain. Le réseau de transport riverain et le réseau plus vaste du Grand Toronto doivent croître au même rythme que tous les types de circulation afin d'offrir un éventail de moyens de transport capable de répondre aux déplacements récréatifs tout comme

aux affluences massives provoquées par les activités du Skydome et d'offrir les aires de stationnement et les installations terminales nécessaires aux usagers.

Mouvement des marchandises

Alors que la circulation des banlieusards et la circulation à des fins récréatives ont créé des pressions croissantes dans le secteur riverain, le mouvement des marchandises est devenu relativement moins important dans ce secteur en raison de la réinstallation continue des entreprises industrielles dans les banlieues qui offrent des terrains moins coûteux et un accès plus facile aux grandes routes, du déplacement vers le nord du transport du fret par chemin de fer, notamment vers les triages Agincourt du CP à Scarborough et MacMillan du CN à Vaughan, et du volume relativement stable de marchandises passant au port de Toronto dont on a déjà parlé.

Néanmoins, le mouvement des marchandises demeure une activité essentielle et indispensable à toute zone urbaine. Il importe donc que la planification du transport dans le secteur riverain prévoie la capacité requise pour le mouvement continu des marchandises par la route, par chemin de fer et par eau.

Transport extérieur

Le port de Toronto et la gare Union servent tous deux de terminaux pour la circulation extérieure qui atteint et quitte le Grand Toronto. Les autobus interurbains en provenance et à destination du quartier central des affaires empruntent eux aussi le corridor riverain. Le terminus interurbain principal situé au carrefour des rues Bay et Dundas, ne se trouve pas dans le secteur riverain, mais on planifie un terminus d'autobus secondaire au bas de la rue Bay.

Le Toronto Island Airport, qui dessert lui aussi les voyages extérieurs et prend une importance croissante, fait l'objet d'une étude approfondie dans la publication n° 7 de la Commission royale intitulée *L'avenir du Toronto Island Airport:*

les enjeux. L'importance de cette installation a augmenté depuis la déréglementation du transport aérien. Elle offre maintenant des services interurbains réguliers vers Montréal, Ottawa, London et Newark et on projette l'aménagement de lignes vers plusieurs autres centres urbains de l'Ontario et les régions adjacentes. Le nombre annuel de ses utilisateurs est passé d'environ 40 000 en 1984 à près de 400 000 en 1988. L'accès à l'aéroport, présentement assuré par un service de traversier faisant la navette toutes les quinze minutes en passant par le Western Gap, a fait l'objet de projets d'amélioration.

Ces constatations montrent bien que la demande de transport riverain et la réponse à ces besoins sont fortement influencées par les tendances et par les décisions concernant les services dans le réseau plus vaste du Grand Toronto. Ces aspects sont étudiés de façon plus approfondie au chapitre 2 qui montre comment les changements apportés au réseau de transport riverain peuvent avoir des répercussions importantes sur le réseau global du Grand Toronto.

Le transport dans le Grand Toronto est susceptible d'exercer une influence globale importante sur le transport riverain, comme en témoignent les questions d'équilibre modal de l'offre et de la demande traitées précédemment. En effet, l'augmentation sans précédent des propriétaires d'automobile et de la circulation des voitures et des camions a imposé un lourd fardeau au réseau routier qui dessert le Grand Toronto et son secteur riverain central. Cela vaut particulièrement pour les banlieues à croissance rapide, mais aussi pour les zones centrales plus anciennes. Par conséquent, les planificateurs du transport reconnaissent généralement que, si on veut parvenir à un accroissement majeur de la capacité, particulièrement pour les longs trajets entre les banlieues et le centre–ville, on devra utiliser davantage le réseau ferroviaire, y compris les trains de banlieue et le métro. On devra certes développer les artères et les autoroutes à accès limité en banlieue, mais en raison de la densité de circulation plus importante et de l'espace limité du centre–ville, on devra s'orienter vers une

utilisation accrue du train de banlieue GO, du métro et du LRT dans les secteurs plus densément peuplés du Grand Toronto, en particulier pour les déplacements en direction et en provenance des secteurs central et riverain. Les propositions sur le transport mises de l'avant pour le secteur riverain par divers organismes publics et par des intérêts privés reflètent cette situation générale décrite plus longuement au chapitre 2.

2. *Transport Riverain*

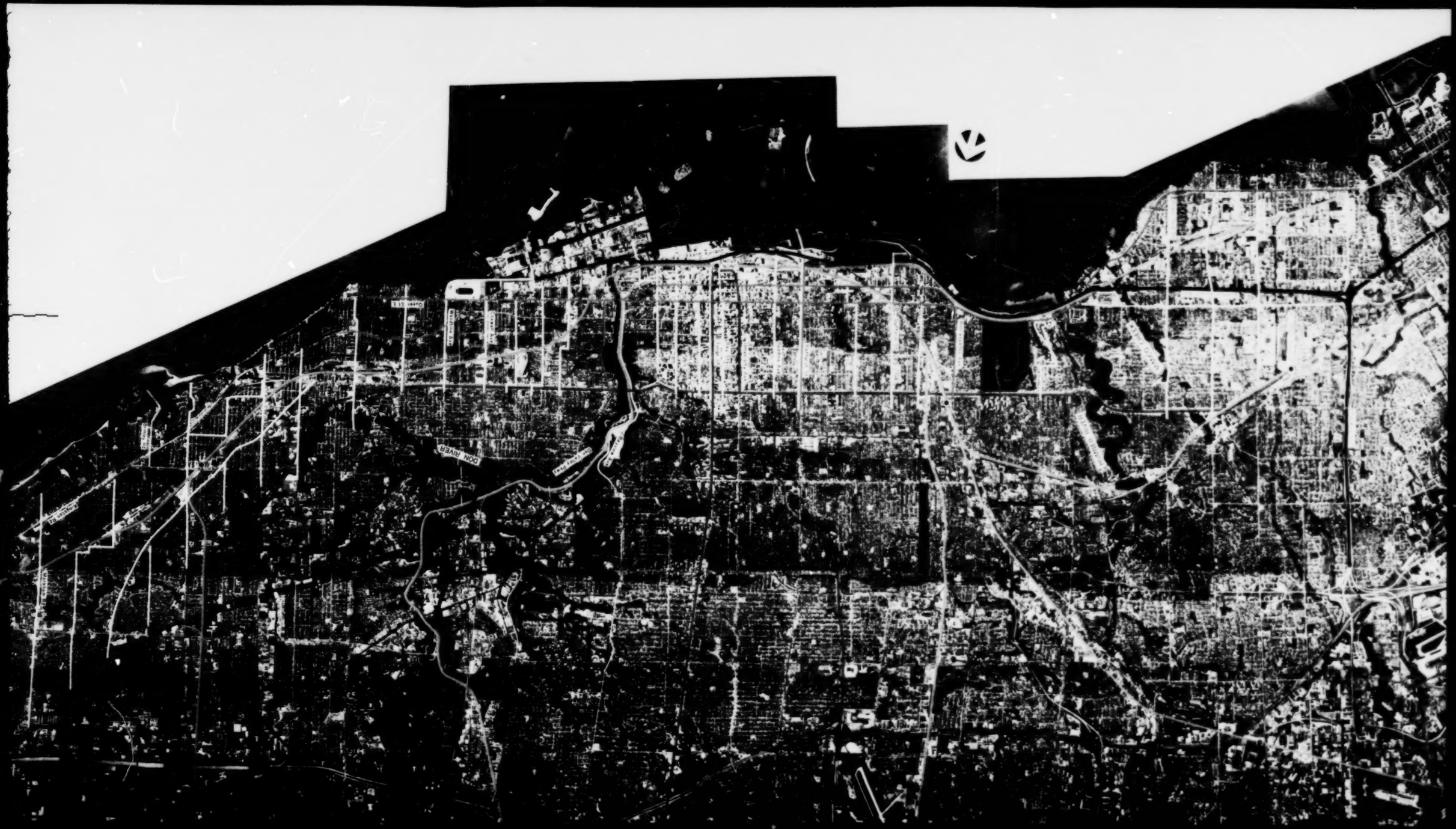
HISTORIQUE

Empreintes laissées par les transports maritime, ferroviaire, routier et aérien

L'évolution des modes de transport "dominants" évoquée au chapitre 1 du présent document, a laissé son empreinte sur le secteur riverain de Toronto, en particulier sur la section centrale entre la rue Dufferin à l'ouest et l'avenue Coxwell à l'est.

Les cales et les bâtiments industriels du côté riverain de Inner Harbour sont des vestiges de l'emplacement antérieur du port de Toronto, maintenant situé au sud du Keating Ship Channel entre la rue Cherry à l'ouest et la rue Leslie à l'est. Les terrains ferroviaires qui occupent quelque 80 hectares (200 acres) entre les rues Bathurst et Yonge, reflètent les beaux jours du transport ferroviaire qui dominait alors le transport des passagers et des marchandises à un point tel que la majeure partie du secteur riverain central lui était dévolue. Une bonne partie de ces espaces se trouvait sur des terrains nouveaux créés par remblayage au sud du littoral d'origine, et au voisinage de la rue Front. Les emplacements de ces importantes installations de transport sont visibles sur la carte 1, photographie aérienne qui montre également en couleur le réseau de transport existant dans le secteur riverain.

En 1958, l'inauguration de l'autoroute Gardiner ouvrit aux automobiles une voie élevée à accès limité vers le quartier central des affaires, rejoignant le Queen Elizabeth Way à l'ouest et le Don Valley Parkway, construit en 1961, à l'est. Située parallèlement au corridor ferroviaire et au sud de celui–ci, l'autoroute Gardiner constitue une caractéristique dominante du secteur riverain central, qui crée une barrière visuelle et un effet environnemental négatif sur les terrains adjacents, mais permet aussi un accès automobile con-


DON MILLS
BEAM WOOD

LEGEND:

EXISTING INFORMATION

- GO Rail Station
- TTC Subway
- TTC Streetcar LRT
- Major Roads (Most with Surface Transit)
- Expressway
- Island Ferry
- Valley and Parklands
- Island Airport
- Port of Toronto

RÉSEAU DE TRANSPORT EXISTANT

COMMISSION ROYALE SUR L'AVENIR DU SECTEUR RIVERAIN DE TORONTO GROUPE SUR L'ACCÉSS ET LES DÉPLACEMENTS

CARTE 1

sidérable au quartier central. À un degré nettement moindre, le boulevard Lakeshore exerce des effets similaires sur l'utilisation des terrains et sur l'environnement de ce secteur.

Le transport aérien a également laissé sa marque sous la forme du Toronto Island Airport, situé au nord–ouest de Island Park et relié au continent par un traversier qui effectue la navette en traversant le Western Gap.

Reflétant l'évolution dans le domaine du transport et les pressions demandant une utilisation plus "humaine" des terrains riverains, des forces importantes qui existent toujours visent le déplacement de la plupart des grandes installations de transport. Ceci s'est déjà produit à un degré considérable en ce qui concerne les activités portuaires et des changements très importants sont actuellement en cours dans les terrains ferroviaires. Au moins trois propositions de fond ont également été avancées concernant l'emplacement et la fonction de l'autoroute Gardiner.

Tout en portant sur la grande zone riveraine qui relève du mandat de la Commission royale, l'étude qui suit se concentre principalement sur la section centrale de la zone urbanisée du Grand Toronto, où les problèmes et les possibilités de transport posent les plus grands défis.

RÉSEAU DE TRANSPORT EXISTANT

Nous examinons ici le réseau de transport riverain existant, illustré sur la carte 1, c'est–à–dire les routes, le transport en commun de surface par autobus et par tramway, le transport ferroviaire ordinaire et rapide, ainsi que les liens avec l'extérieur pour les déplacements interurbains et inter-régionaux.

Routes et transport en commun de surface

Comme on l'a mentionné précédemment et comme le montre de façon plus détaillée la publication n° 3 de la Commission royale intitulée Rapport du groupe de travail sur l'accès et les

déplacements, le boulevard Lakeshore, le Queen Elizabeth Way et l'autoroute Gardiner constituent les principales artères est–ouest au service du secteur riverain. Le boulevard Lakeshore est une route urbaine formée de six voies entre Etobicoke Creek à l'ouest et la rue Leslie, et de quatre voies entre la rue Leslie et l'avenue Woodbine à l'est. Le Queen Elizabeth Way, prolongé par l'autoroute Gardiner, est une route à accès limité à six voies qui dessert le secteur situé entre la route 427 à l'ouest (et des points plus à l'ouest) et le Don Valley Parkway et la rue Leslie à l'est. L'autoroute Gardiner est surélevée entre un point situé juste à l'est de la rue Dufferin et son extrémité est.

La plupart des artères nord–sud qui desservent la partie sud de la communauté urbaine de Toronto se rendent jusqu'au secteur riverain et croisent le boulevard Lakeshore. Les plus importantes comptent des échangeurs qui les relient au Queen Elizabeth Way et à l'autoroute Gardiner. Pourtant on constate d'importantes exceptions comme l'avenue University qui ne traverse pas les terrains ferroviaires, et la rue Dufferin déviée aux abords des terrains de la Canadian National Exhibition (CNE).

Les lignes de tramway est–ouest existant sur les rues King et Queen fournissent des services de transport de surface importants: en effet, la ligne de la rue Queen s'étend vers l'ouest depuis l'avenue Roncesvalles sur une voie en site propre jusqu'à Humber Loop, immédiatement à l'ouest de Humber River, où elle rejoint la ligne Long Branch qui suit le boulevard Lakeshore jusqu'à Etobicoke Creek. Le service de tramway nord–sud est assuré d'une part par la ligne de la rue King qui va vers le nord par l'avenue Roncesvalles et rejoint le métro Bloor–Danforth et d'autre part par la ligne Bathurst qui fournit un lien similaire avec le métro Bloor et se dirige vers l'ouest dans le secteur riverain le long de la rue Fleet jusqu'au territoire de la CNE. À l'est, le tramway Kingston Road assure la liaison avec le nord de la rue Queen et le tramway King, qui longe l'avenue Broadview, relie la rue Queen au métro Danforth. La carte 1 montre ces services en rouge et indique en

jaune les circuits d'autobus existant sur la plupart des artères nord–sud et desservant le secteur riverain ainsi que le service d'autobus est–ouest qui longe le Queensway entre le centre commercial Sherway à l'ouest et la rivière Humber à l'est.

Chemin de fer et transport en commun rapide

Les lignes de train de banlieue GO desservant le secteur sont indiquées en vert sur la carte 1 et les gares sont représentées par des points noirs. Sept lignes convergent vers le centre du réseau à la gare Union, et assurent le service en provenance de Hamilton et Burlington le long de la ligne Lakeshore Ouest, de Milton, de Georgetown, de Bradford, de Richmond Hill, de Stouffville et de Whitby le long de la ligne Lakeshore Est. À l'intérieur du secteur riverain, le long de la ligne Lakeshore Ouest, on trouve des gares à Long Branch (juste à l'est de Etobicoke Creek), à Mimico (juste à l'est de Royal York Road), et à la CNE (à l'est de la rue Dufferin). Aucune gare GO ne dessert la partie est du secteur riverain dans la zone centrale; la première gare à l'est de la gare Union se trouve à Danforth (avec un raccordement à la station Main sur la ligne de métro Danforth), puis viennent les gares de Scarborough, Eglinton, Guildwood et Port Union. Les problèmes d'engorgement à la gare Union ont incité à envisager l'agrandissement de cette gare et l'implantation éventuelle d'autres gares de train GO pour desservir le secteur riverain central, s'il est possible de les relier adéquatement avec les autres moyens de transport en commun décrits plus loin.

Le métro Yonge–University–Spadina constitue un moyen de transport en commun rapide à haute capacité entre la gare Union et les secteurs situés au nord. La ligne de métro léger Harbourfront (HLRT) qui doit entrer en service d'ici la fin de 1990, assure une liaison souterraine par tramway le long de la rue Bay, du sud de la gare Union jusqu'au Queen's Quay, puis vers l'ouest où elle circule en surface sur une voie distincte longeant Queen's Quay jusqu'à l'avenue Spadina. L'avenue Spadina a été élargie à six voies à l'endroit où elle traverse les terrains ferroviaires et on a prévu une ligne de métro léger

(LRT) au centre. Les rails du LRT iront au nord jusqu'à la rue King afin que les wagons du Harbourfront LRT puissent accéder aux garages et aux installations d'entretien. Une ligne LRT remontant l'avenue Spadina vers le nord et assurant la liaison avec le métro Bloor est à l'étude depuis quelques années et se trouve actuellement au stade de l'évaluation environnementale.

Liaisons extérieures

Le port de Toronto assure des liaisons maritimes extérieures pour le transport du fret, ainsi que des services aux passagers de navires de croisière à l'occasion. À une échelle plus locale, la Commission de transport de Toronto offre un service de traversier reliant le pied de la rue Bay à trois destinations des Iles de Toronto: Hanlan's Point à l'ouest, Centre Island au centre et Ward's Island à l'est.

Le Toronto Island Airport assure des vols réguliers vers Montréal, Ottawa, London, Newark ainsi que des services nolisés. L'importance croissante de ces services est confirmée par le nombre annuel de voyageurs passé de 40 000 en 1984 à environ 400 000 en 1988. Par son emplacement près du centre–ville, cet aéroport offre un service extrêmement pratique aux personnes qui vivent et travaillent dans les zones centrales de la communauté urbaine, mais il joue un rôle relativement secondaire en comparaison de l'Aéroport international Pearson qui achemine environ 45 fois plus de passagers par jour. Les plans de la Toronto Harbour Commissioners et de certaines compagnies aériennes demandent des améliorations de l'aérogare et des services accrus qui pourraient amener un accroissement du nombre de passagers.

En plus de son rôle de pivot du réseau de trains de banlieue GO et de terminus du métro Yonge–University au centre–ville, la gare Union constitue le centre des services–passagers interurbains assurés par la compagnie ferroviaire VIA. Les récentes coupures imposées aux services de VIA par le gouvernement fédéral ont réduit le nombre des trains

interurbains qui utilisent la gare Union, mais on étudie actuellement le remplacement possible de certains de ces services, comme on le verra plus loin.

TENDANCES DE LA DEMANDE ET PERSPECTIVES

La comparaison des tendances récentes de la circulation avec la capacité de transport disponible constitue un indicateur important des besoins d'amélioration du transport. Cette partie du rapport traite des tendances récentes de l'offre et de la demande de transport, ainsi que des perspectives actuelles; elle se concentre d'abord sur la circulation riveraine locale, puis sur la circulation régionale à l'intérieur du Grand Toronto, et finalement sur la circulation interrégionale entre le Grand Toronto et les autres régions et centres urbains.

Circulation locale

La nature de la circulation locale, c'est-à-dire des déplacements dont le point de départ, la destination ou les deux se situent à l'intérieur du secteur riverain, varie selon les secteurs considérés. À l'ouest de la rue Dufferin et à l'est de Don River, une forte proportion de cette circulation se fait en provenance et à destination des zones résidentielles, des commerces de détail, des autres entreprises commerciales desservant la population et des zones industrielles sises au sud d'Etobicoke. Dans le secteur central, une bonne partie de la circulation, antérieurement reliée au port et à l'industrie, a été remplacée par la circulation résidentielle et commerciale découlant du réaménagement du secteur portuaire. Tout le long du littoral, la circulation à des fins récréatives constitue un élément important, particulièrement dans le secteur central vers les Iles de Toronto, la CNE, Ontario Place, Harbourfront et la flèche de la rue Leslie, mais aussi vers des activités récréatives situées dans les parties ouest et est du secteur riverain. Ce type de circulation présente un caractère local, régional et interrégional.

Dans les rues desservant principalement la circulation locale riveraine, celle–ci a de façon générale connu une croissance régulière là où cela était possible. Étant donné le manque de continuité de certaines rues nord–sud dans la zone centrale ainsi que l'importante circulation provoquée par les déplacements régionaux en direction et en provenance du quartier central des affaires, un grand nombre de ces rues ont, depuis quelque temps déjà, atteint leur pleine capacité durant les heures de pointe, notamment la rue Bathurst, l'avenue Spadina et les rues York, Bay et Yonge entre la rue Front et le boulevard Lakeshore.

Si l'on regarde vers l'avenir, le rythme de croissance que connaîtra la circulation locale dépendra à la fois de la nature et de la densité de l'utilisation future des terrains disponibles dans le secteur riverain et du degré d'amélioration des réseaux de transport. Parmi les quartiers du secteur riverain central sujets à des réaménagements pour des fins résidentielles, commerciales, industrielles ou récréatives, citons le quartier Ataratiri au bas de Don River, le champ de courses Greenwood, la partie du port de Toronto située au sud de Lake Shore Drive entre les rues Cherry et Leslie, le secteur de Exhibition Place et Ontario Place, les zones industrielles situées au nord d'Exhibition Place, à South Etobicoke et ailleurs, ainsi que le secteur de motels longeant le côté ouest de Humber Bay. Les projets concernant Exhibition Place et Ontario Place seront fortement influencés par l'obtention éventuelle des Jeux olympiques d'été de 1996 et de l'Exposition universelle de l'an 2000.

Il existe une grande variété d'options d'aménagement à la fois en termes d'emplacement et d'ampleur, mais il est clair que les principaux participants des secteurs public et privé souhaitent une intensification marquée. Les travaux récents effectués par des consultants et par le service de planification de la communauté urbaine de Toronto à propos de prolongements éventuels du Harbourfront LRT, indiquent que celles–ci permettraient d'ajouter jusqu'à 88 000 résidents entre Humber River et l'avenue Woodbine au sud de la rue

Queen, et près de 125 000 emplois dans le même secteur. Le champ de courses Greenwood à l'est et les terrains industriels à l'ouest de Humber River offrent également des possibilités de réaménagement à des fins résidentielles, commerciales et récréatives.

Le degré de réalisation de ces réaménagements dépendra fortement des recommandations de la Commission royale, de la ville de Toronto, de la ville d'Etobicoke, de la communauté urbaine de Toronto et de la province de l'Ontario, et il influera à son tour sur les besoins de transport dans le secteur. Il est évident toutefois que la capacité additionnelle de transport éventuellement mise en place devra principalement venir des moyens de transport en commun et en particulier du métro et des trains de banlieue, puisque seule une expansion limitée du réseau routier est possible en raison de l'espace restreint disponible et des effets connexes.

En résumé, la circulation locale dans le secteur riverain de Toronto pourrait connaître une croissance importante si l'on réalisait une partie ou la totalité des projets de réaménagement présentement à l'étude. Lorsqu'on planifie et évalue de tels réaménagements, on doit tenir compte d'un facteur important pour le transport, à savoir l'équilibre entre l'aménagement résidentiel et non résidentiel, déjà évoqué au chapitre 1. Si on met l'accent sur l'aménagement non résidentiel, c'est-à-dire commercial et récréatif, on peut s'attendre à une importante circulation quotidienne provenant des zones résidentielles sises à l'extérieur du secteur riverain, qui ajoutera un fardeau considérable aux installations concernées. Si, au contraire, une bonne partie du nouvel aménagement est résidentielle et s'il existe un bon équilibre entre la population et les emplois dans le secteur, bien des déplacements journaliers seront locaux et de courte durée et pourront se faire efficacement par le LRT et le transport en commun de surface. Les chiffres cités antérieurement au sujet de la population et de l'emploi

montrent la possibilité d'un équilibre marqué entre le nombre de nouveaux résidents et de nouveaux emplois dans les aménagements à l'étude.

Circulation régionale

Cette section regroupe la circulation biquotidienne en direction et en provenance du quartier central des affaires et la circulation commerciale connexe desservant l'ensemble du secteur central du Grand Toronto. Comme on l'a vu plus tôt, les principales installations acheminant cette circulation sont le corridor Gardiner–Lakeshore, le réseau de trains de banlieue GO et la ligne de métro Yonge–University–Spadina. Les artères, les lignes de tramway et les circuits d'autobus desservant le secteur sont également importants, mais les tendances observées pour les trois premiers modes de transport donnent un bon indice de l'équilibre global entre l'offre et la demande.

Comme l'indique l'illustration 16, le nombre de véhicules circulant sur l'autoroute Gardiner et le boulevard Lakeshore en direction de la banlieue pendant les heures de pointe de l'après–midi est resté relativement stable durant les années 1980. Lorsqu'on compare ce nombre avec la capacité théorique des deux routes, on peut observer que pendant toute la décennie, elles ont déjà atteint leur pleine capacité; l'absence de croissance semble donc due à des limites de capacité reflétées par l'étalement de la période de pointe: en effet, cette dernière qui, pendant les dernières décennies, durait approximativement une heure, atteint maintenant près de trois heures, tant le matin que le soir.

Comme le montre également le tableau 16, le nombre de passagers utilisant le réseau de transport GO a augmenté de façon très substantielle pendant les années 1980, d'une part en raison de l'amélioration des services et de la capacité offertes sur ces lignes et d'autre part, en raison de la croissance rapide des déplacements entre les zones situées à l'extérieur de la communauté urbaine et le quartier central des affaires déjà décrite au chapitre 1. De toute évidence, il existe une demande

latente de services additionnels de trains de banlieue. Le nombre d'utilisateurs pourrait augmenter de façon notable si on ajoutait des trains sur les lignes existantes et peut–être si on offrait des services sur des lignes supplémentaires comme la subdivision MacTier du CP au nord–ouest et la subdivision Havelock au nord–est.

Comme on le voit au bas de l'illustration 16, le nombre de personnes empruntant le métro Yonge–University en direction du sud, de la rue Bloor vers le quartier central pendant les heures de pointe du matin, est resté relativement stable durant les années 1980. Cette tendance reflète probablement les limites de capacité de la ligne Yonge, en particulier dans la section située au sud du métro Bloor et à l'intersection des lignes Yonge et Bloor. Elle traduit également le fait que la croissance de la population du Grand Toronto pendant la dernière décennie s'est en majeure partie produite au–delà des limites de la communauté urbaine alors que les lignes de métro n'offrent un service efficace qu'à l'intérieur de ces limites.

La perspective concernant la circulation régionale ressemble à bien des égards à celle de la circulation riveraine locale. En effet, elle dépend du rythme et des types de réaménagement dans le quartier des affaires et les secteurs latéraux ainsi que de l'aptitude du chemin de fer et des trains de banlieue à fournir la capacité supplémentaire requise en combinaison avec une amélioration limitée du réseau routier. Si les principales augmentations de circulation touchaient les trains de banlieue GO et le métro, cette croissance aurait un effet relativement restreint sur les installations qui acheminent la circulation locale dans le secteur riverain, à l'exception toutefois de la gare Union. Si on augmente la capacité des artères Gardiner–Lakeshore, plus de circulation régionale traversera le secteur riverain; toutefois, cette amélioration avantagera la circulation récréative en provenance et à destination du secteur riverain, et en particulier les déplacemements pendant les périodes creuses.

Illustration 16
Tendances de la circulation dans le corridor du secteur riverain

Autoroute Gardiner/boulevard Lakeshore

	Capacité nominale		Tendances de la circulation pendant les heures de pointe de l'après-midi					
			Vers l'ouest, à l'ouest de l'avenue Jameson			Vers l'est, à l'est de la rue Sherbourne en direction de la banlieue		
	vers l'ouest	vers l'est*	1981	1985	1989	1981	1985	1989
Autoroute Gardiner	6 000	5 000	7 000	6 900	6 149	4 200	4 550	4 441
Boulevard Lakeshore	3 000	1 000		3 086			613	
Total	9 000	6 000		9 986			5 163	

GO Transit

	Capacité nominale		Utilisateurs quotidiens à partir de la gare Union		
	Trains vers la banlieue par jour	Places vers la banlieue par jour			
Lakeshore West Line	27	32 886	12 205	11 440	15 739
Milton Line	5	4 860	-	2 244	4 536
Georgetown Line	4	4 050	2 496	2 566	3 409
Bradford Line	1	972	-	373	680
Richmond Hill Line	4	3 240	1 083	1 039	2 178
Stouffville Line	2	1 458	-	489	817
Lakeshore East Line	26	32 724	8 183	9 499	11 193
Total	69	80 190	23 967	27 650	38 552

Métro Yonge/University

	Capacité nominale	Volumes des heures de pointe du matin Vers le sud à partir de la rue Bloor		
Métro Yonge/University	33 600	32 000	27 000	27 500
Métro University	33 600	22 000	20 500	23 500
Total	67 200	54 000	47 500	51 000

* Limitée par les contraintes en aval du Don Valley Parkway et du Boulevard Lakeshore.

Source: Metro Toronto Transportation Department, GO Transit, Metro Toronto Planning Department, respectively.

Circulation interrégionale

Comme on l'a démontré au chapitre 1, la circulation des marchandises par le port de Toronto est relativement stable et on prévoit seulement un accroissement modeste. Le mouvement des marchandises sur les routes et les lignes de chemin de fer desservant la zone portuaire et riveraine représente une charge relativement faible, de sorte qu'on n'envisage pas de problèmes majeurs si les installations routières et ferroviaires requises demeurent disponibles et adaptées aux besoins.

La circulation au Toronto Island Airport a augmenté et une croissance substantielle est possible. Cependant, l'évolution de cette installation dépend entièrement des décisions de politique générale de la ville de Toronto, de la Toronto Harbour Commissioners et du gouvernement du Canada dans le contexte d'une entente tripartite. Pour l'instant, l'accès à l'aéroport par traversier répond bien à la circulation, mais des améliorations s'imposeraient si on envisageait une augmentation importante de la circulation.

Comme on l'a vu précédemment, les politiques fédérales ont entraîné la réduction des services interurbains de chemin de fer utilisant la gare Union, mais les décisions futures pourront amener une augmentation du nombre de passagers interurbains et des services qui leur sont offerts. Des arguments solides militent en faveur d'une telle option qui paraît tout à fait réalisable même si le transport de banlieue GO continue à progresser.

DÉFIS ET POSSIBILITÉS

La situation décrite dans les deux chapitres précédents constitue un défi: en effet, des parties importantes du réseau de transport qui desservent actuellement le secteur riverain et la zone centrale de la communauté urbaine de Toronto ont pour ainsi dire atteint leur pleine capacité, alors que les

pressions continues en faveur du développement et du réaménagement imposeront peut-être une demande accrue de moyens de transport et modifieront très probablement le caractère et la répartition de la circulation locale, régionale et interrégionale dans le secteur riverain. Toutefois, cette situation offre aussi de vastes possibilités puisqu'il existe des échanges et des interactions importants entre les divers aménagements et les diverses possibilités d'amélioration des transports, résumés brièvement dans cette section.

Le secteur riverain vu comme un corridor: acheminement de la circulation de passage

Il est probable que le réseau routier desservant le Grand Toronto et son secteur riverain, déjà très congestionné, connaisse des engorgements accrus en dépit de l'expansion et des améliorations déjà planifiées, mais parfois en cours de négociation. Il est possible d'accroître la capacité de façon notable, en particulier dans les zones centrales du Grand Toronto, grâce notamment à l'expansion et à l'amélioration des trains de banlieue et du métro. Le transport en commun GO constituera donc l'élément principal pour répondre à la circulation de passage dans le corridor riverain, mais les périodes de pointe s'allongeront et la congestion augmentera malgré l'extension limitée du réseau routier.

Il vaut la peine de souligner deux possibilités inhérentes à cette situation. Premièrement, toute amélioration des réseaux routier et ferroviaire desservant le corridor pour la circulation régionale sera certes appelée à servir complètement durant les périodes de pointe, mais elle améliorera aussi la capacité et la qualité du service disponible au secteur riverain pour des fins récréatives et pour d'autres déplacements pendant les heures creuses. La seconde possibilité se rapporte aux trains de banlieue GO. Leurs limites actuelles résultent davantage de l'accès limité aux gares que de limites de transport sur les lignes. Une solution à ce problème consisterait à accroître le nombre de gares; toutefois, chaque gare ajoutée à une ligne de train de banlieue réduit la vitesse moyenne du train à cause du

temps nécessaire à la décélération, à l'arrêt et à l'accélération. Comme ce mode de transport fait concurrence à l'automobile, les autorités régissant les trains de banlieue GO n'ont pas voulu ajouter de gares puisque la réduction de la vitesse moyenne pouvait entraîner une perte de marché. Cependant, comme la vitesse moyenne en automobile ne fait que diminuer dans certaines parties du Grand Toronto en raison de l'engorgement croissant, le réseau de transport GO pourrait ajouter des gares et par conséquent accroître l'accès au réseau ferroviaire ainsi que sa capacité totale, tout en restant compétitif avec le transport automobile. On verra au chapitre suivant les conséquences de l'augmentation des gares de train GO desservant le secteur riverain.

Le secteur riverain comme milieu de vie: réaménagement et projets récréatifs

On a vu au chapitre précédent les effets de l'augmentation de la population résidentielle, des emplois et des attraits récréatifs dans le secteur riverain sur la circulation locale, régionale et interrégionale. Pour améliorer ces problèmes de circulation, un moyen efficace consiste à encourager l'aménagement résidentiel, commercial, industriel et récréatif équilibré du secteur de façon à ce qu'un grand nombre de nouveaux emplois soient occupés par des personnes vivant sur place. Si une grande partie des réaménagements prévus tiennent compte de ce principe, bien des déplacements nécessaires dans le secteur riverain seront courts et pourront être desservis efficacement par le transport de surface et le transport en commun rapide, ou même effectués à pied et à bicyclette lorsque les conditions météorologiques le permettront. Il s'agit d'une occasion importante de rehausser l'attrait du secteur riverain en tant que milieu de vie, tout en aidant à diminuer le besoin d'augmentation de la capacité de transport pour répondre aux longs déplacements biquotidiens et récréatifs.

Secteur riverain et événements spéciaux: Jeux olympiques de 1996 et Exposition universelle de l'an 2000

Il se peut que les Jeux olympiques de 1996 et l'Exposition universelle de l'an 2000 se déroulent à Toronto. Si l'un de ces événements se tenait ici, cela stimulerait considérablement les aménagements récréatifs, résidentiels et connexes à l'intérieur et autour d'Exhibition Place et Ontario Place notamment, ainsi qu'à d'autres endroits du secteur riverain. On assisterait à un fort accroissement de la demande de transport récréatif avant et pendant ces événements, ce qui exigerait des installations et des services accrus pour les trains de banlieue, le métro, les transports de surface, les routes et les stationnements. De toute évidence, le choix de Toronto pour la circonstance constituerait un défi important en termes de planification et de mise en oeuvre dans des délais relativement courts, mais il donnerait aussi l'occasion d'étendre de façon notable les aménagements récréatifs, résidentiels ou commerciaux et d'améliorer le transport.

Le transport comme moyen d'arriver à une fin

Bien des propositions d'aménagement et de réaménagement du secteur riverain seraient gravement compromises si on ne procédait pas parallèlement à des améliorations du réseau de transport. C'est dans cette optique qu'on doit envisager les divers projets de transport actuellement à l'étude, présentés dans la prochaine section, en reconnaissant également les interactions importantes entre les divers types de transport, l'utilisation des terrains et les possibilités évoquées antérieurement.

PROPOSITIONS CONCERNANT LE TRANSPORT RIVERAIN

De nombreux projets d'amélioration ou de déplacement des services et des installations de transport du secteur riverain ont été proposés par des organismes publics, mais aussi par

des représentants du secteur privé. Il est certes impossible de décrire toutes ces propositions dans un document comme celui–ci. Toutefois, les sections suivantes présentent quelques–unes des propositions les plus importantes et les plus globales afin d'étayer les discussions publiques.

Artères routières

Voici quelques–uns des projets d'amélioration des artères:

- réaménagement de la rue Dufferin qui contournerait le côté nord des terrains d'Exhibition Place, dans le prolongement de Manitoba Drive pour rejoindre la rue Fleet améliorée;
- déplacement possible de la rue Fleet de façon à l'aligner au nord des terrains Molson entre l'avenue Strachan et la rue Bathurst;
- prolongement vers l'ouest de la rue Front à partir de la rue Bathurst, de façon à rejoindre l'autoroute Gardiner par une nouvelle bretelle à l'ouest de l'avenue Strachan;
- rénovation de la rue Bathurst entre la rue Front et le boulevard Lakeshore;
- possibilité d'un tunnel rejoignant le Toronto Island Airport à partir du pied de la rue Bathurst, réservé aux autobus et aux véhicules de service;
- nouvelle grande artère est–ouest, nommée The Esplanade, allant de la rue Bay à la rue Bathurst et peut–être jusqu'à l'ouest de l'avenue Strachan, sur le nouvel emplacement de la rue Fleet et offrant quatre voies avec un couloir médian capable de recevoir une future ligne de transport en commun;
- élargissement de l'avenue Spadina à six voies permettant l'aménagement d'un couloir médian pour le transport en commun rapide par tramway (LRT); (le tronçon compris entre la rue Front et le boulevard Lakeshore doit être terminé en 1990);

- agrandissement de la rue Simcoe (quatre voies) au sud de la rue Front sous le corridor ferroviaire, rejoignant le boulevard Lakeshore et Queen's Quay;
- élargissement à six voies de la rue York entre la rue Front et Queen's Quay;
- élargissement à six voies de la rue Bay entre la rue Front et Queen's Quay dans le cadre de la construction du métro léger Harbourfront (HLRT);
- nouveaux passages à niveau sur le corridor ferroviaire à la rue Peter (déjà construit) et à la rue Portland; et
- élargissement prévu à l'extrémité inférieure du prolongement de l'avenue Bayview, ajoutant une troisième voie réversible.

La Toronto Parking Authority a envisagé la création d'un garage de stationnement de 600 places près du pied de la rue Bathurst pour répondre à la croissance éventuelle du Toronto Island Airport. La ville de Toronto a proposé d'importants réaménagements des bretelles d'accès à l'autoroute Gardiner entre l'avenue Spadina et la rue Yonge. Les changements mentionnés précédemment à l'intérieur et autour d'Exhibition Place augmenteront le besoin d'améliorer l'avenue Strachan qui relève de la ville de Toronto. Il existe aussi une proposition visant à relier le bas de l'avenue Strachan à la rue Shaw.

Autoroute Gardiner

La modification la plus immédiate et la plus probable de l'autoroute Gardiner est l'ajout d'une voie dans chaque direction à partir de Humber River jusqu'à un point situé à l'ouest de l'avenue Strachan où les bretelles projetées de la rue Front rejoindraient l'autoroute. Ceci ajouterait une capacité d'environ 2 000 véhicules à l'heure à l'ensemble Gardiner–Front, ce qui permettait d'acheminer 2 600 voyageurs de plus à l'heure, compte tenu du taux actuel d'occupation des véhicules en période de pointe. Ce changement offrirait

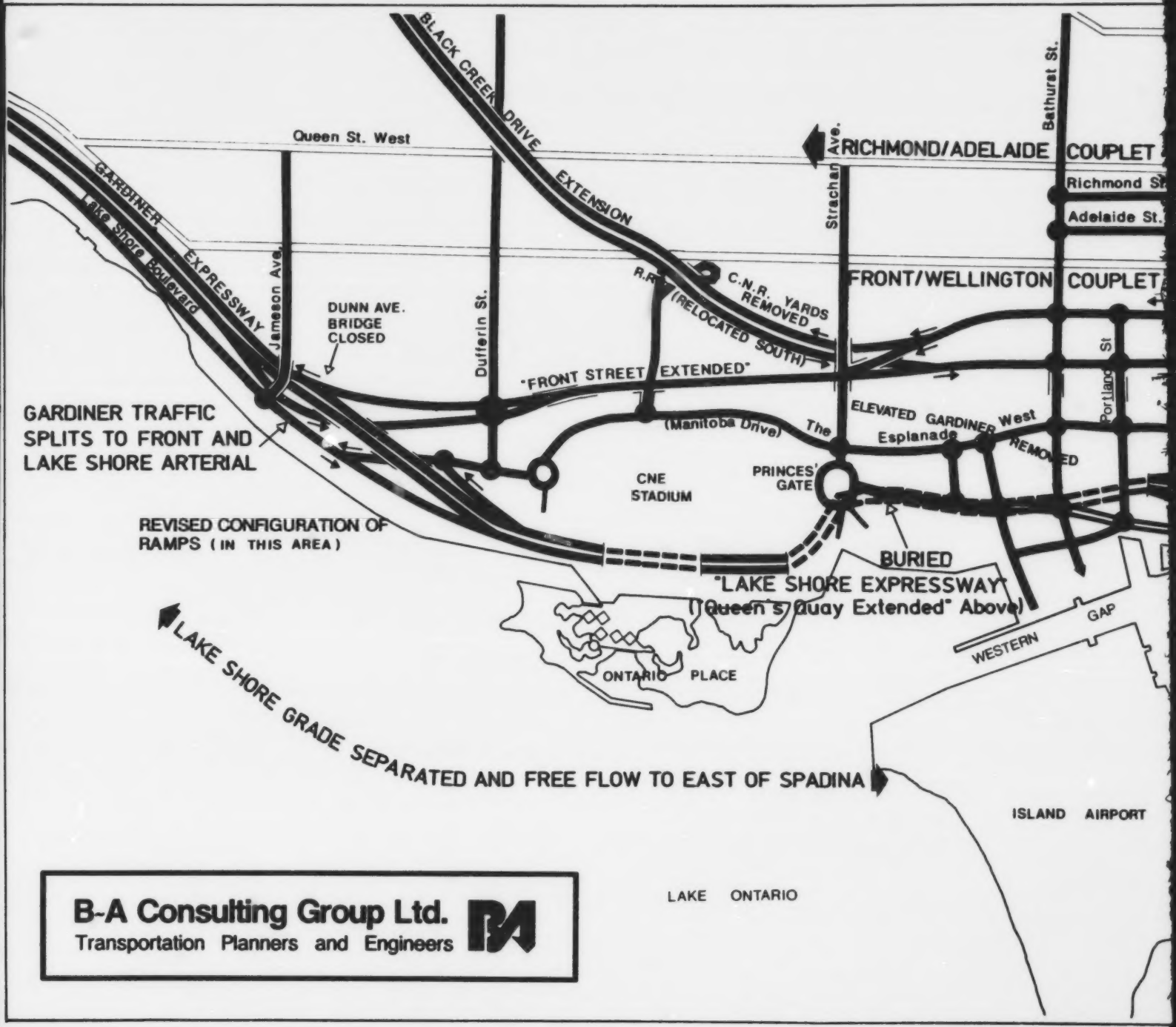
également des possibilités supplémentaires pour la circulation récréative en direction et en provenance des sites du secteur riverain.

Les planificateurs de l'Exposition universelle de l'an 2000 ont également évoqué la possibilité de déplacer le boulevard Lakeshore afin de l'aligner au nord d'Exhibition Place dans le prolongement de la rue Fleet, en reprenant le tracé actuel du boulevard Lakeshore à l'est. On examinera de plus près cette possibilité si Toronto obtient l'Exposition universelle de l'an 2000, puisqu'elle permettra de mieux unir Exhibition Place et Ontario Place pour les besoins de l'Exposition.

On a avancé plusieurs autres propositions visant à supprimer, remplacer ou déplacer la partie surélevée de l'autoroute Gardiner de façon à réduire son effet actuel de barrière et ses autres conséquences pour l'environnement. De façon générale, voici ces propositions:

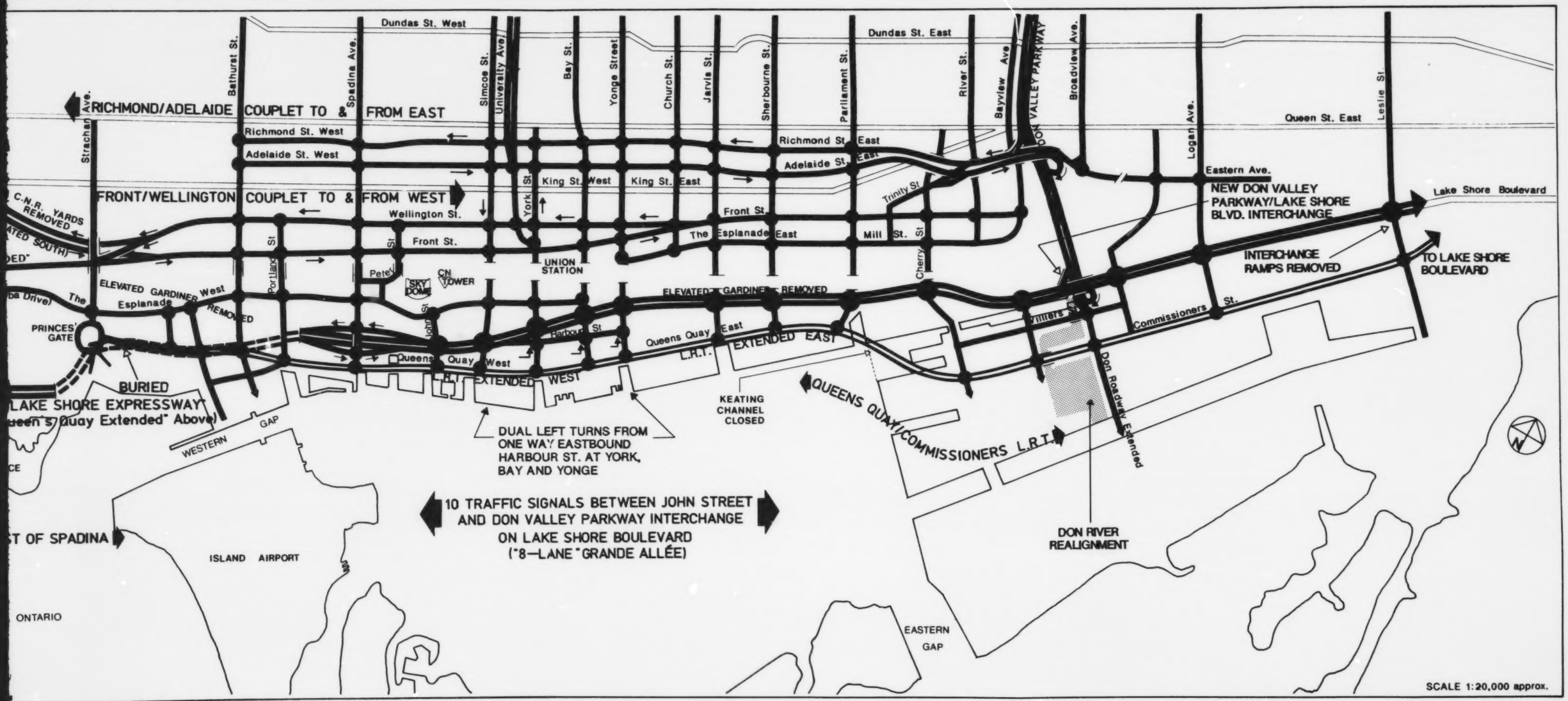
1. Supprimer la section surélevée de l'autoroute Gardiner et la remplacer par un boulevard Lakeshore élargi, d'autres artères complémentaires et plus de transport en commun. Un document présentant une version de ce concept a été soumis à la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto par B–A Consulting Group Ltd. en décembre 1989. Comme le montre l'illustration 17, selon cette proposition, les rues Wellington et Front deviendraient deux rues à sens unique complémentaires se raccordant à l'ouest à la partie à niveau de l'autoroute Gardiner, ainsi qu'à un prolongement de Black Creek Drive vers le sud depuis l'avenue Saint–Clair jusqu'au secteur riverain, dans le corridor de la ligne de train GO Georgetown. À l'est, les voies à sens unique complémentaires Richmond et Adelaide rejoindraient le Don Valley Parkway. Des croisements améliorés avec les artères est–ouest et nord–sud, l'allongement de la ligne de Harbourfront LRT ainsi que d'autres améliorations du transport en commun aideraient à remplacer la capacité de l'actuelle section centrale de l'autoroute Gardiner. Le

ILLUSTRATION 17: CONCEPT DE TRANSPORT DU



B-A Consulting Group Ltd.
Transportation Planners and Engineers

E TRANSPORT DU CORRIDOR LAKESHORE



boulevard Lakeshore emprunterait un tunnel entre Exhibition Place et Ontario Place, ainsi que sous la rue Bathurst et bénéficierait d'un meilleur aménagement urbain et de raccordements améliorés avec les artères nord–sud traversant le secteur riverain central. Ces améliorations devraient se faire avant la suppression de la section surélevée de l'autoroute. Outre son coût, cette proposition pose une question importante: jusqu'à quel point les améliorations des artères et des transports en commun pourraient–elles remplacer la fonction actuelle de l'autoroute Gardiner? Il ne s'agit en aucune façon d'une proposition ferme, mais d'une tentative visant à illustrer l'envergure et le type d'améliorations à apporter aux routes et au transport en commun si l'on envisageait vraiment la suppression de la section surélevée de l'autoroute Gardiner.

2. Faire passer l'autoroute Gardiner dans un tunnel sous le boulevard Lakeshore entre le Don Valley Parkway et la rue Bathurst. Cette idée a été proposée comme une mesure essentielle par la charrette consacrée au secteur de riverain de Toronto, parrainée en septembre 1989 par l'Ontario Professional Planners Institute, l'Ontario Association of Architects et l'Ontario Association of Landscape Architects. Les urbanistes et les architectes participant à ce projet préféraient le passage de l'autoroute Gardiner sous une version élargie et bordée d'arbres du boulevard Lakeshore, qui éliminerait la barrière visuelle tout en conservant l'autoroute à accès limité. Toutefois, ce projet de construction combiné visant à placer l'autoroute Gardiner dans un tunnel sous le boulevard Lakeshore et à améliorer ce dernier, impliquerait la fermeture prolongée de ces deux routes pendant les travaux, ce qui perturberait considérablement la circulation durant cette période.

3. Faire passer la partie surélevée de l'autoroute dans un nouveau tunnel situé juste au sud de la rive actuelle, puis créer un nouveau parc au–dessus du remblayage utilisé pour le tunnel, dans tout le secteur riverain de Inner Harbour. Une proposition de cette nature a d'abord été avancée par Colin Bent Associates, mais une proposition plus récente présentée par le promoteur William Teron et ses associés (Four Guys Off the Wall) incluerait le financement du nouveau tunnel et de la nouvelle autoroute par la vente des droits d'aménagement concernant les terrains présentement occupés par la section surélevée de l'autoroute Gardiner, ainsi que d'autres terrains riverains. Ces aménagements seraient exécutés par la compagnie de M. Teron. On a déterminé un certain nombre d'avantages et d'inconvénients possibles d'un tel projet. Du côté positif, il supprimerait la barrière que constitue l'autoroute Gardiner tout en conservant ses fonctions, la nouvelle autoroute pourrait être construite avant la démolition de la section surélevée, le projet créerait des zones récréatives additionnelles le long du littoral de Inner Harbour et il permettrait le financement au moins partiel de ces investissements très considérables par le secteur privé. Du côté négatif interviendraient divers éléments: la complexité d'établir des liaisons avec les artères nord–sud, la circulation additionnelle adjacente au littoral et traversant Queen's Quay, et l'inquiétude exprimée par certains observateurs à l'idée que l'aménagement considérable nécessaire à la vente des droits d'aménagement créerait entre la zone centrale du Grand Toronto et son secteur riverain une autre barrière qui viendrait remplacer celle de l'ancienne autoroute.

4. Conserver la partie surélevée de l'autoroute Gardiner en l'élargissant et en améliorant les voies d'accès, mais aussi en harmonisant l'éclairage et l'urbanisme avec l'aménagement adjacent à l'autoroute, de façon à réduire

ses répercussions négatives sur l'environnement et son effet de barrière. Cette démarche a été proposée en septembre 1988 par une équipe d'architectes, d'urbanistes et d'ingénieurs–conseils dirigée par du Toit, Allsopp, Hillier, dans le cadre d'une étude d'aménagement municipal préparée pour le groupe de travail sur le corridor Gardiner–Lakeshore. Elle améliorerait quelque peu l'environnement tout en conservant l'actuelle partie surélevée de l'autoroute Gardiner, et entraînerait des coûts nettement moins élevés que les trois autres options. Toutefois, l'effet fondamental de barrière subsisterait, de même que le coût relativement élevé de l'entretien annuel et de la rénovation de cette installation déjà ancienne.

Les propositions décrites ci–dessus sont toutes théoriques et on devrait procéder à des études fonctionnelles, conceptuelles, financières, économiques et environnementales avant de pouvoir prendre des décisions concernant la démolition ou le déplacement éventuels de l'autoroute Gardiner. Un rapport récent du Service des transports de la communauté urbaine de Toronto (janvier 1990) a examiné les solutions possibles du point de vue de la technique de la circulation mais, semble–t–il, sans avoir pris connaissance de la proposition de B–A Consulting Group Ltd. Selon ce rapport, la solution la plus pratique consisterait à conserver la partie surélevée actuelle en apportant les améliorations voulues dans les domaines de la technique et de l'urbanisme. Toutefois, le rapport retenait l'idée de faire passer l'autoroute dans un tunnel creusé sous le littoral de Inner Harbour si on pouvait compter sur une participation du secteur privé au financement des coûts substantiels encourus.

Les diverses propositions comportent des différences importantes en ce qui concerne les coûts ainsi que les effets sur la circulation et l'environnement récréatif et urbain du secteur riverain central. Il s'agit d'une question absolument fondamentaleet la Commission royale sur l'avenir du secteur

riverain de Toronto a clairement exprimé son désir de recevoir de telles propositions qu'elle étudiera dans le cadre de son mandat.

Gestion de la circulation

Le Service des transports de la communauté urbaine de Toronto met actuellement en oeuvre un programme de gestion de la circulation dans le corridor Gardiner/Lake Shore. Ce programme est similaire aux systèmes de gestion de la circulation autoroutière mis en oeuvre par le ministère des Transports de l'Ontario dans les corridors du Burlington Skyway, du Queen Elizabeth Way et de la route 401 qui traversent le Grand Toronto. Ces systèmes utilisent des détecteurs de circulation et la télévision en circuit fermé pour déceler les incidents de la circulation et y répondre rapidement. Ils recourent à des panneaux à message variable et à des avis radiophoniques sur l'état des routes pour prévenir les automobilistes des points de congestion et leur conseiller d'autres itinéraires s'il y a lieu. Le détournement de la circulation de l'autoroute Gardiner vers le boulevard Lake Shore ou vice versa fera certainement partie du système de gestion de la circulation dans le corridor Gardiner–Lakeshore afin de faciliter le débit efficace de la circulation, de réduire le retard des automobilistes, d'accroître la sécurité et d'utiliser au maximum la capacité routière dans le corridor.

D'autres mesures de gestion du transport sont également à l'étude, notamment d'autres modes de gestion de l'offre (amélioration des systèmes de réglementation de la circulation, application plus sévère des règlements de stationnement et de prise en charge, couloirs de circulation prioritaires réservés au transport collectif et mesures connexes destinées à améliorer la circulation et le transport en commun), d'autres modes de gestion de la demande (heures et tarifs de stationnement variables afin d'encourager les déplacements pendant les périodes creuses, mesures concernant les services et les prix afin de favoriser l'utilisation accrue des transports en commun, programmes incitatifs visant à accroître le taux

d'occupation des véhicules–passagers et le chargement des camions). La Commission royale examinera les mesures novatrices de ce genre et leurs effets possibles sur le transport riverain.

Trains de banlieue

Un certain nombre de modifications des gares situées sur les lignes de train de banlieue GO Lake Shore Ouest et Lake Shore Est desservant le secteur riverain sont à l'étude, notamment:

- le déplacement de la gare Mimico actuellement à l'angle de Royal York Road, vers l'est jusqu'à Parklawn Road et peut–être encore plus loin à l'est jusqu'à Humber Loop où la ligne de tramway Queen se termine présentement, de façon à permettre de meilleurs liens avec les routes et le réseau de la Commission de transport de Toronto (TTC). On construirait des bretelles pour améliorer le mouvement des véhicules entre le Queen Elizabeth Way et les aires de stationnement de la nouvelle gare, et conférer à cette dernière un rôle accru de "porte" interceptant la circulation automobile et permettant aux automobilistes de prendre en correspondance le train de banlieue GO ou les moyens de transport offerts par la TTC. Le déplacement de la gare de train GO près de Humber Loop améliorerait également les liens entre le réseau GO et la TTC, y compris la prolongement vers l'ouest de la ligne de métro léger Harbourfront (HLRT), comme on le verra ci–après;
- le déplacement de la gare Exhibition vers l'est jusqu'à un point situé immédiatement à l'ouest de l'avenue Strachan, qui permettrait d'installer deux gares "jumelles" sur les lignes Lake Shore Ouest et Georgetown–Milton réunies par un passage piétonnier, ainsi que d'améliorer la liaison avec le réseau de la TTC (prolongement vers l'ouest de la ligne HLRT, transport en commun nord–sud le long de l'avenue Strachan) et avec les aires de stationnement d'Exhibition Place;

- l'amélioration de la gare Union, incluant l'agrandissement des quais et des raccordements à l'extrémité ouest, l'amélioration des quais destinés aux trains interurbains actuels ou futurs ainsi que des passages piétonniers allant vers le nord jusqu'à la station de métro Union, vers l'ouest jusqu'au Skydome et vers l'est jusqu'au terminus du HLRT à la gare Union. Un plan directeur de même qu'un projet provincial visant à acquérir et à gérer la gare Union et le corridor ferroviaire connexe sont actuellement à l'étude;

- depuis la construction de la gare Union et du corridor ferroviaire connexe pendant et après la Première Guerre mondiale, plusieurs études ont signalé que le corridor, intentionnellement surélevé au-dessus de la rue Front pour permettre aux voies nord-sud de passer en-dessous au sud du quartier des affaires, aurait constitué une barrière moins gênante si on l'avait au contraire surbaissé pour permettre aux voies nord-sud de passer au-dessus de lui comme c'est le cas pour la rue Peter, l'avenue Spadina et la rue Bathurst. On a aussi souligné que, si chacune des barrières est-ouest entre la ville et son secteur riverain, à savoir le corridor ferroviaire surélevé et l'autoroute Gardiner dans sa partie élevée, constituent un obstacle majeur à l'amélioration de l'environnement urbain dans le secteur, l'effet combiné de ces deux barrières est vraiment écrasant et paralyse l'utilisation des terrains dans ce secteur, particulièrement entre les deux barrières. L'entreprise Morrison Hershfield Ltd. a récemment effectué une étude sur la faisabilité physique et économique d'un abaissement du corridor ferroviaire à son emplacement actuel. L'étude a conclu qu'il s'agissait là d'une proposition réalisable dont les avantages économiques surpasseraient largement les coûts. Comme pour le déplacement de l'autoroute Gardiner cependant, l'ampleur des coûts et des travaux de construction et leurs effets demanderaient un examen préalable approfondi et des études plus détaillées.

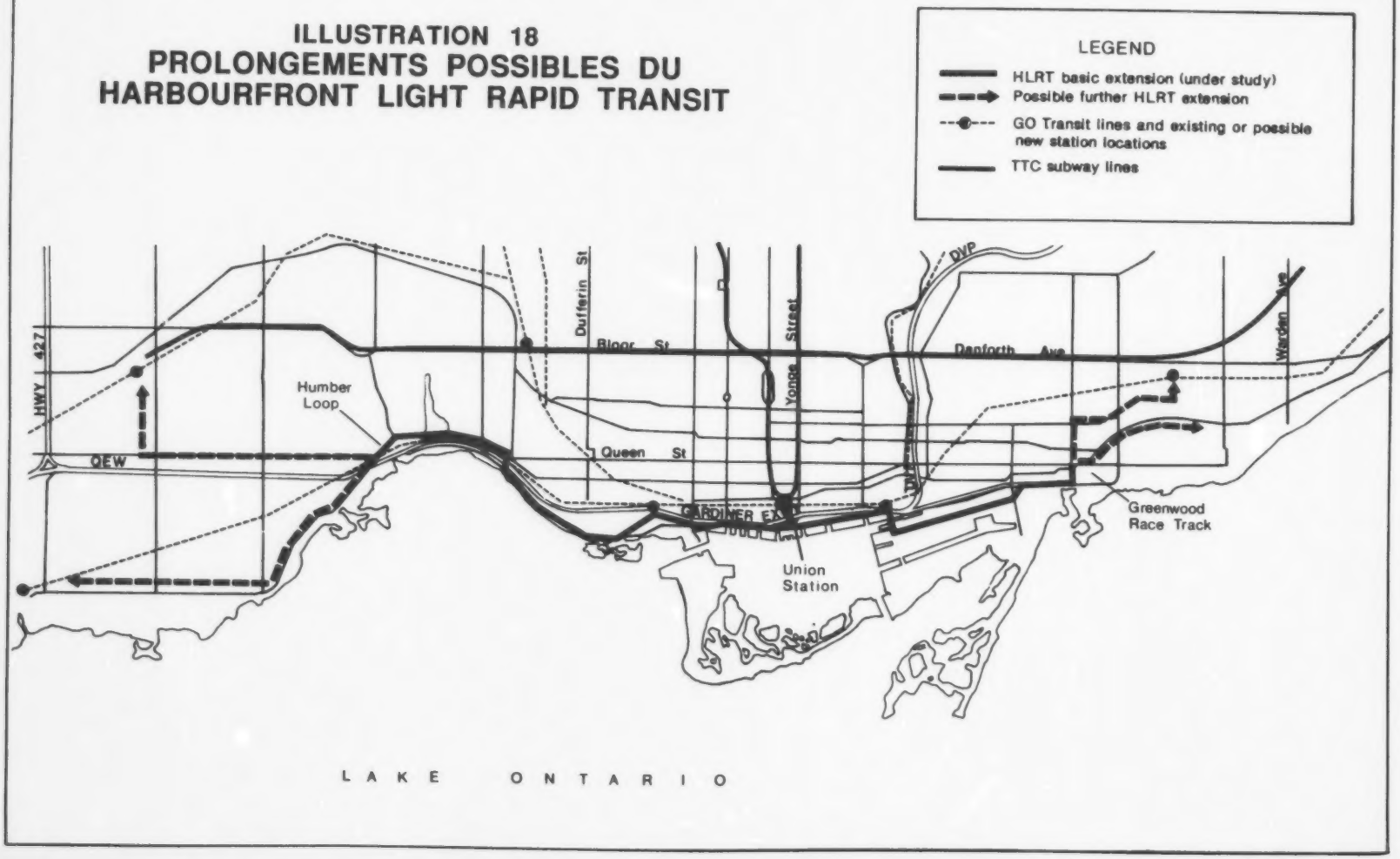
- la création d'une nouvelle gare de train GO sur la ligne Lake Shore Est entre la rue Parliament et Don River pour desservir le nouveau quartier Ataratiri et l'aménagement riverain dans ce secteur. Cette station pourrait bénéficier d'excellents liens avec le réseau de la TTC, notamment d'une prolongement vers l'est du HLRT, ainsi que de bretelles la reliant au Don Valley Parkway et d'aires de stationnement qui lui conféreraient un rôle de "porte" semblable à celui que l'on a décrit précédemment pour la gare Mimico.

Grâce à leur situation stratégique dans le secteur riverain et aux excellents liens prévus avec le réseau de la TTC, la nouvelle gare Ataratiri de même que la gare Exhibition Place à son nouvel emplacement réduiraient fort probablement l'engorgement de la gare Union puisque certains navetteurs trouveraient plus pratique de quitter le train de banlieue GO pour emprunter en correspondance le réseau de la TTC dans l'une ou l'autre des gares latérales. L'illustration 18 montre l'emplacement approximatif des gares décrites ci–dessus de même que les prolongements possibles du métro léger dans le réseau riverain.

Transport en commun

L'amélioration la plus importante du transport en commun dans le secteur riverain serait peut–être le prolongement vers l'ouest et l'est du Harbourfront LRT actuellement en construction entre la gare Union et le croisement de Queen's Quay et de l'avenue Spadina. Le Service de planification de la communauté urbaine de Toronto a entrepris une étude consultative visant à élaborer et à évaluer divers réseaux possibles associés à plusieurs scénarios d'utilisation des terrains, ainsi qu'à proposer des recommandations concernant l'aménagement échelonné d'un prolongement du métro léger Harbourfront (HLRT) étroitement relié aux réseaux de la TTC et du train de banlieue GO.

ILLUSTRATION 18
PROLONGEMENTS POSSIBLES DU HARBOURFRONT LIGHT RAPID TRANSIT



L'illustration 18 montre de façon schématique un des réseaux du HLRT actuellement à l'étude qui comporterait une ligne HLRT allant de Humber Loop ou de la gare de train GO réinstallée entre Humber River et Park Lawn Road, vers l'est jusqu'au champ de courses Greenwood. Elle permettrait également la liaison avec le nouvel emplacement de la gare de train GO à Exhibition Place, avec la nouvelle gare de train GO Ataratiri décrite dans la section précédente, de même qu'avec la gare Union.

Comme on le voit sur l'illustration, il pourrait y avoir un ou deux prolongements vers l'ouest à partir de Humber Loop, l'un suivant le boulevard Lakeshore jusqu'à la gare de train GO Long Branch et l'autre suivant le Queensway vers l'ouest jusqu'à l'avenue Kipling, et allant vers le nord jusqu'au terminus Kipling de la ligne de métro Bloor et jusqu'à la gare connexe de train GO située sur la ligne Milton. Un ou deux prolongements vers l'est seraient également possibles: le premier longerait l'avenue Coxwell et les rues Gerrard et Maine jusqu'à la gare de train GO Danforth et la station Main de la ligne de métro Danforth, tandis que le second irait vers l'est le long de Kingston Road pour desservir ce corridor.

Cette "épine dorsale" que constituerait le HLRT serait étroitement reliée aux lignes de tramway Queen, King, Carlton et Kingston Road de la TTC, ainsi qu'à toutes les lignes d'autobus nord-sud pertinentes circulant sur toutes les grandes artères du secteur riverain central. Elle favoriserait plusieurs types de déplacements, y compris les trajets locaux relativement courts dans le corridor riverain, associés au nouvel aménagement de ce secteur. Elle alimenterait ou répartirait les déplacements en direction et en provenance du service express de trains de banlieue GO dans le corridor. De plus, elle donnerait accès aux attraits récréatifs du secteur riverain et servirait elle-même d'attraction en permettant une "visite panoramique" du secteur riverain.

Parmi les autres concepts de transport en commun rapide suggérés à l'ouest de la gare Union, citons un service de métro express passant dans un tunnel sous Humber Bay, qui relierait le sud d'Etobicoke au secteur riverain central et servirait d'embranchement du HLRT, ou bien qui rejoindrait les lignes de transport en commun rapide de surface longeant la rue King vers l'est et la rue Queen vers l'ouest, lesquelles pourraient alors jouer le rôle de lignes à sens unique complémentaires. Dans ce dernier cas, les sections pertinentes des rues King et Queen pourraient devenir des rues réservées aux piétons et aux transports en commun qui augmenteraient l'efficacité du service et assureraient une zone piétonne libérée de l'automobile.

Comme on l'a vu précédemment, le projet de construction de la ligne de tramway rapide Spadina entre la station Bloor–Spadina et Queen's Quay, qui se raccorderait au HLRT en construction, fait présentement l'objet d'une étude des incidences environnementales. Cette ligne améliorerait de façon notable l'accès au transport en commun rapide dans le secteur riverain et dans les terrains ferroviaires en voie de réaménagement.

Dans leur plan du réseau 2011, la communauté urbaine de Toronto et la TTC ont proposé la ligne de transport en commun rapide du centre–ville qui irait de la station Pape sur la ligne de métro Bloor–Danforth vers le sud jusqu'à la rue Front, et longerait la rue Front vers l'ouest jusqu'à proximité de l'avenue Spadina, au–delà de la gare Union. Cette ligne viserait avant tout à soulager l'encombrement actuel sur la ligne Yonge au sud de la rue Bloor. Cependant, le conseil de la communauté urbaine a placé ce projet au troisième rang, car le projet du métro Sheppard et de la ligne de transport en commun rapide Eglinton Ouest a priorité.

Une autre proposition mise de l'avant par le B–A Consulting Group Ltd. consisterait à construire un métro allant de la rue Bloor vers le sud le long de l'avenue Spadina jusqu'à la rue Front, puis vers l'est jusqu'à la gare Union où il rejoindrait le

métro de la rue Yonge. Les trains venant du terminus de l'avenue Wilson sur la ligne de métro existante continueraient tout droit à la rue Bloor et longeraient la nouvelle branche de l'avenue Spadina en direction du sud, puis tourneraient vers l'est le long de la rue Front. À la gare Union, ces trains remonteraient le long de l'actuelle ligne Yonge vers le nord jusqu'à l'avenue Finch. L'embranchement en "Y" existant à la jonction de la rue Bloor et d'Avenue Road serait remis en service de sorte qu'un train sur deux sur la ligne de métro Bloor–Danforth obliquerait vers le sud pour longer la ligne actuelle de l'avenue University, ce qui permettrait un trajet sans correspondance vers le quartier central des affaires. La ligne University s'arrêterait à la gare Union. Il s'agit là d'une proposition très intéressante qui aurait l'avantage d'offrir aux personnes venant de l'ouest, du nord–ouest, du nord et de l'est des circuits sans correspondance vers le centre–ville, tout en desservant mieux les aménagements existants et nouveaux de la rue Front Ouest, comme le Centre des congrès, le Roy Thompson Hall, le nouveau complexe de Radio–Canada et le nouveau Centre municipal de la communauté urbaine. Ce projet éliminerait aussi le besoin de LRT du centre–ville puisqu'il soulagerait directement l'actuelle ligne Yonge au sud de la rue Bloor. Cette proposition et le raccordement du métro léger Spadina entre les rues Front et Bloor constitueraient une redondance évidente et on devrait choisir l'une ou l'autre de ces propositions.

On a prévu un terminus d'autobus de huit ou neuf abris qui serait situé sous le prolongement de The Esplanade juste à l'ouest de la rue Bay et au sud du corridor ferroviaire. Il accueillerait les autobus qui assurent un service "complémentaire" aux voyageurs du train de banlieue GO retournant à leur domicile après que le dernier train de banlieue de la période de pointe du soir a quitté la gare Union.

Sentiers piétonniers et pistes cyclables

Comme l'indique le rapport du groupe de travail sur l'accès et les déplacements à la Commission royale, un réseau continu de pistes cyclables est nécessaire dans l'ensemble du secteur riverain. Le rapport souligne que le City Cycling Committee a déjà élaboré plusieurs propositions pour le secteur des motels, les terrains ferroviaires, la Martin Goodman Trail, les rues York et Cherry, le quartier Ataratiri, Tommy Thompson Park et la rue Leslie. Le défi consiste à intégrer des pistes cyclables dans tous les réaménagements futurs et à implanter dans les zones adjacentes des pistes cyclables situées à la fois dans la rue et à côté de celle–ci.

Des considérations analogues s'appliquent à un réseau riverain de sentiers et de passages piétonniers. Le Rapport sur l'accès et les déplacements propose un sentier pour piétons continu le long de la berge, sis en partie sur du terrain acquis par remblayage et incluant des corridors publics traversant les aménagements prévus. Il faudrait intégrer ce sentier aux passages et sentiers longeant les six rivières et ruisseaux principaux qui se jettent dans le lac, ainsi qu'au pistes nord–sud pour piétons, situées en particulier dans le secteur central, de façon à former un réseau amenant la population près de la rive et lui offrant une vaste gamme d'activités reliées à l'eau.

Mouvement des marchandises

Il n'existe pas de propositions d'amélioration importantes touchant directement le mouvement des marchandises dans le secteur riverain. Ceci reflète probablement la disparition continuelle des industries dans ce secteur ainsi que le niveau stable de la circulation de marchandises dans le port. Il importe cependant de noter qu'aucune zone urbaine ne peut survivre sans un réseau efficace de transport des marchandises. Il faudra donc assurer à chaque partie de la zone une capacité et un accès routiers suffisants. Si c'est possible et nécessaire, on devra en outre conserver les lignes ferroviaires

qui desservent actuellement la zone pour le transport du fret et les raccorder à la "ligne principale" de transport de marchandises réinstallée dans le corridor ferroviaire qui dessert la gare Union et le bord du lac.

Comme on l'a mentionné précédemment au chapitre 1 et comme on le verra dans la prochaine section, on devra aussi disposer d'installations portuaires suffisantes, sises probablement à Toronto, mais éventuellement à Oshawa, pour traiter au moins le volume actuel de marchandises passant par le port. Le réchauffement du globe causé par "l'effet de serre" notamment, pourrait amener la disparition des glaces et permettre de naviguer toute l'année sur les Grands Lacs d'ici cinquante ans. Pour certains produits, cette transformation permettrait peut–être au transport sur la Voie maritime du Saint–Laurent de faire davantage concurrence au transport ferroviaire, ce qui pourrait amener une circulation portuaire accrue et réduire du même coup l'espace nécessaire pour les réserves hivernales. Nous mentionnons ici les effets de ce réchauffement du globe, dont certains pourraient être très nuisibles comme les sécheresses estivales et la baisse du niveau d'eau des Grands Lacs, pour bien souligner qu'on doit, autant que possible, conserver diverses options concernant le transport et d'autres domaines, afin de pouvoir s'adapter aux changements futurs.

Perspectives dans le domaine portuaire

Les possibilités et les options reliées aux activités du port dépendent de nombreux facteurs qui, à des degrés divers, influent sur les ports du Grand Toronto. Parmi ces facteurs, citons:

- le potentiel global de développement de nouveaux mouvements;
- le développement d'industries qui susciteront ou nécessiteront des expéditions maritimes;
- la disponibilité d'installations terminales adéquates;

- l'aptitude du port à concurrencer les autres installations dans le domaine des prix et du service;
- l'orientation stratégique prise par le port;
- le programme de commercialisation du port;
- l'image du port dans la collectivité;
- les influences extérieures sur l'exploitation du port et la prise de décisions;
- la volonté politique de soutenir et de promouvoir de nouveaux aménagements portuaires.

Le port de Toronto

Au mieux, la perspective concernant le port de Toronto est mitigée. En effet, celui-ci dessert seulement les marchés locaux et régionaux et son éventail de marchandises n'a pas beaucoup changé depuis qu'il a perdu les expéditions de charbon et de pétrole. Bien que son trafic se soit stabilisé à environ deux millions de tonnes par an, le port ne constitue pas un élément majeur du réseau canadien de transport et, même s'il a la capacité matérielle de traiter des mouvements accrus, il est difficile de prévoir s'il pourra à l'avenir retrouver son tonnage antérieur.

Il existe diverses possibilités pour le port de Toronto:

- Comme la consommation de sucre est liée à la croissance de la population, à la demande des marchés locaux et régionaux et à la disponibilité de substituts de sucre, on peut prévoir un taux de croissance de moins de 2 p. 100 par an.
- Les expéditions de ciment sont directement liées aux activités de construction dans le Grand Toronto. Or, ce marché devrait augmenter d'environ 10 p. 100 par an, et peut-être un peu plus si Toronto accueille les Jeux olympiques de 1996.
- Le transport de sel fluctue en fonction des conditions climatiques et des stocks restant des années précédentes. Cette activité devrait demeurer stable.

- Les tendances concernant les marchandises diverses et les conteneurs sont difficiles à prévoir, mais, au mieux, l'activité devrait demeurer la même.
- Le transport des grains semble dans une phase transitoire et des quantités croissantes sont transportées par camion plutôt que par bateau.
- Le transport des agrégats pourrait augmenter substantiellement et ceux–ci pourraient devenir une marchandise importante pour le port.

Un service de traversée du lac pourrait constituer une nouvelle source de circulation pour le port de Toronto. Ce concept qui concerne le transport de marchandises dans des remorques placées sur des barges mues par des remorqueurs entre l'Ontario et l'État de New York, fait l'objet de discussions depuis plus d'une décennie. En fait, pendant une courte période, un service similaire a existé, sans succès, dans le port d'Oshawa. Ce service utiliserait la rampe de transroulage du MT 52 et ne demanderait probablement que des modifications minimales du terminal de la THC. On doit considérer comme spéculatif ce projet, qui requerrait fort probablement un financement gouvernemental.

Les installations du port pour les marchandises diverses sont sous–utilisées et les terminaux disposent de capacité excédentaire. Il est peu probable que le transport de marchandises diverses atteigne des niveaux qui permettraient d'utiliser pleinement ces installations. Le sous–emploi de l'équipement amène l'utilisation des secteurs portuaires à des fins non maritimes, comme les activités liées au transport terrestre de conteneurs et l'entreposage à long terme de produits en acier. Cette situation permettra peut–être de réunir dans le port les opérations concernant les marchandises diverses.

Les terrains et les terminaux que la THC loue à des usagers du secteur privé semblent leur convenir. Les terminaux ne connaissent apparemment pas de problèmes de capacité et les utilisateurs semblent satisfaits de leur fonctionnement.

Comme on l'a vu pour les marchandises diverses, cette voie constitue peut–être une autre occasion de réunir les opérations concernant les produits en vrac et d'utiliser les terrains plus efficacement, de façon moins aléatoire.

Le port demeurera important pour les industries riveraines qui dépendent de l'accès direct à l'eau pour la réception de matières premières et auxquelles les autres options de transport conviennent mal. Des entreprises telles que Redpath Sugar, Ciment Lafarge Canada et Lake Ontario Cement pourraient continuer leurs activités dans le port sans utiliser les services de gestion de la THC, tout comme Sifto Salt et Goderich Elevator le font dans le port de Goderich.

D'autres ports du Grand Toronto pourraient physiquement accueillir une partie des marchandises qui transitent actuellement par le port de Toronto: Oshawa pourrait facilement traiter les produits en acier et les marchandises en vrac come le sel, tandis que le terminal de St. Mary's Cement à Bowmanville pourrait aussi recevoir plus de marchandises en vrac telles que le sel.

Le déplacement d'activités vers ces ports présenterait toutefois des inconvénients: en effet, il accroîtrait les coûts de distribution pour le consommateur final en raison du transport terrestre nécessaire. La distribution du sel à partir d'Oshawa ou de Bowmanville vers Toronto pourrait ne pas accroître le nombre de camions sur la route, mais elle augmenterait leur temps de déplacement. Au fil des ans, il deviendra peut–être difficile de trouver suffisamment d'espace pour entreposer les marchandises en vrac dans le port de Toronto; à ce moment, d'autres ports du Grand Toronto pourront fournir leurs installations d'entreposage et de transbordement.

Le port d'Oshawa

Le port d'Oshawa semble dans une situation similaire à celle du port de Toronto: ces dernières années, il a lui aussi perdu des sources importantes de trafic; ses terminaux sont

sous–utilisés et il tente de diversifier ses activités. La THC élabore présentement un centre de distribution de ciment capable de traiter environ 150 000 tonnes par an.

Le port semble aussi suivre la même évolution que celui de Toronto, divers groupes et personnes demandant ardemment l'utilisation de la zone portuaire à des fins résidentielles, commerciales et récréatives. Simultanément, les gestionnaires du port font bien sûr la promotion des utilisations traditionnelles du port, si bien qu'il ne semble pas exister de consensus sur la façon d'utiliser ce secteur.

En 1988, le port d'Oshawa s'est classé au 35e rang des ports publics canadiens en fonction de son tonnage. Comme Toronto, il dessert un marché local et s'il veut poursuivre cette voie, il devra encore attirer de nouvelles activités comme celles qui découlent du centre de distribution de ciment. Sans quoi, les utilisations non portuaires, comme le port de plaisance, deviendront plus attrayants.

Les terminaux du port sont en mesure de traiter des cargaisons additionnelles et certains groupes d'utilisateurs trouveront peut–être avantageux de déplacer leurs activités dans le port d'Oshawa si les problèmes de transport dans la ville de Toronto continuent à augmenter.

Le port de Hamilton

Bien que le port de Hamilton ne fasse pas partie de la zone étudiée dans le présent rapport, il vaut la peine de signaler son importance nationale et internationale supérieure à celle des ports de Toronto et d'Oshawa. Il pourrait recevoir certaines des marchandises en vrac et des cargaisons diverses qui passent actuellement par le port de Toronto.

Les ports privés

Les possibilités et les options sont limitées pour les ports privés du Grand Toronto, qui sont en général voués à une activité industrielle particulière. Il n'est pas toujours facile de convertir à d'autres usages des quais pétroliers munis de

pipelines. Le seul port privé offrant vraiment un potentiel d'utilisation accrue est le terminal de St. Mary's Cement à Bowmanville, qui manutentionne le sel et le charbon antérieurement déchargés au port d'Oshawa. On projette l'ajout d'un second terminal incluant une aire de réserve substantielle, de sorte que tout projet de manutention de tonnage additionnel y serait certainement réaliste.

Selon l'époque ou les circonstances, l'entreposage et la distribution de marchandises en vrac telles que le sel pourront sembler inappropriés dans un port urbain comme celui de Toronto. Compte tenu des préoccupations concernant l'utilisation des terrains et la compatibilité entre le port industriel et la ville, il serait peut–être bon de prévoir un emplacement unique dans le Grand Toronto pour la manutention de certaines marchandises en vrac. Théoriquement, le site de Bowmanville offre un potentiel à long terme qui pourrait justifier des études et des analyses.

Transport interurbain

On a souligné précédemment l'importance de la gare Union, non seulement comme pivot local et régional de la circulation de banlieue entre autres, mais aussi comme terminus ferroviaire interurbain. Il semble vraiment souhaitable d'entretenir la possibilité d'une reprise du transport ferroviaire interurbain de passagers reflétant l'efficacité et les avantages environnementaux de ce mode de déplacement. Au moins deux possibilités sont à l'étude. L'une d'entre elles vise à établir un réseau privé de navette ferroviaire dont le centre serait la gare Union et qui assurerait la liaison avec London, Kitchener–Waterloo, Orillia, Peterborough et Belleville, et plus tard peut–être avec Niagara Falls et Beaverton. Une étude de faisabilité, soutenue par la compagnie Bombardier et plusieurs collectivités importantes de l'Ontario, est actuellement en cours.

À une échelle plus importante, les provinces de l'Ontario et du Québec étudient conjointement la possibilité de créer une entreprise à la fois privée et publique qui établirait un service

de train à grande vitesse dans le corridor Québec–Windsor. Ce train capable d'atteindre 300 kilomètres à l'heure emprunterait une voie nouvelle en site propre et offrirait des services nettement améliorés, semblables à ceux qui existent déjà en France, au Japon et ailleurs. Certains planificateurs proposeront peut–être qu'une telle ligne desserve une ou plusieurs gares de banlieue, comme l'Aéroport international Pearson, plutôt que de pénétrer dans le secteur riverain du Grand Toronto pour se rendre à la gare Union. Pourtant, l'arrivée du train à la gare Union fournirait un bien meilleur lien avec le réseau de transport en commun du Grand Toronto et un bien meilleur service au secteur où se concentrent principalement les emplois, à la population croissante du centre–ville ainsi qu'aux touristes désireux de visiter le secteur riverain et le quartier central des affaires. On devra sans aucun doute retenir la possibilité de relier directement le train à grande vitesse avec la gare Union en attendant l'évaluation approfondie de la faisabilité, du marché et de la rentabilité des diverses options. On devra également en tenir compte lors de la planification des modifications éventuelles de la gare Union et du corridor ferroviaire.

Comme on l'a signalé précédemment, le Toronto Island Airport possède également un potentiel d'utilisation accrue à titre de terminal interurbain offrant un accès particulièrement commode aux résidents et aux travailleurs de la zone centrale du Grand Toronto. Les décisions à cet égard relèvent de la ville de Toronto, de la Toronto Harbour Commissioners et du gouvernement fédéral dans le cadre d'un accord tripartite.

Transport de passagers par eau

L'emplacement de Toronto sur le bord d'un lac important a constitué un désavantage pour le transport terrestre puisque la croissance continue de la ville en demi–cercle s'est révélée moins efficace qu'une forme circulaire complète. Cependant, dans le contexte du transport maritime à grande vitesse, le lac offre la possibilité de relier, pour le travail et les loisirs, le secteur riverain de Toronto et les centres urbains situés à

l'extrémité ouest du lac Ontario. Un tel service aménagé il y a plusieurs années entre Toronto et Niagara–on–the–Lake – St. Catharines, n'a pu subsister à cause de difficultés d'exploitation et d'autres facteurs.

La compagnie Wavetrain Inc. a proposé au gouvernement d'étudier un projet fondé sur la technologie du Hovercraft, qui incluerait l'aménagement de 1 000 logements résidentiels, d'installations commerciales connexes, d'un hôtel et d'un centre de villégiature au bord du lac dans la ville d'Oshawa, ainsi qu'une liaison à grande vitesse avec le secteur riverain de Toronto, par le lac Ontario. L'aéroglisseur assurerait la navette toutes les demi–heures durant les périodes de pointe et toutes les heures pendant les périodes creuses, et offrirait un service spécial pour les parties de baseball, la foire–exposition à la CNE et d'autres événements importants. En 45 minutes environ, il pourrait transporter d'un port à l'autre 200 passagers à une vitesse de 45 noeuds par tous les temps. Le trajet Oshawa– Toronto coûterait environ 6 $. On pourrait envisager des liaisons analogues vers des sites riverains et des centres urbains situés à l'est et à l'ouest de Toronto, notamment dans la péninsule du Niagara, soit près de quatorze points de service entre Oshawa et Burlington.

Il reste encore beaucoup d'études à faire à propos de la rentabilité et des aspects connexes d'une telle entreprise. Toutefois, ici encore, il paraît souhaitable d'analyser de tels services tout en conservant dans l'intervalle la possibilité d'établir des installations terminales appropriées dans le secteur riverain de Toronto.

3. *QUE FAIRE MAINTENANT?*

LE SECTEUR RIVERAIN A–T–IL VRAIMENT BESOIN DE PLUS DE MOYENS DE TRANSPORT?

Comme l'indique l'illustration 19, on doit étudier un certain nombre de questions fondamentales concernant le transport riverain, notamment:

- Quelle capacité de transport devrait–on fournir?
- Quel est l'équilibre convenable entre les divers modes de transport?
- Quelles améliorations doit–on exécuter d'abord?

Pour répondre à ces questions, on doit examiner les éléments relatifs aux objectifs riverains, énumérés dans l'illustration, et bien connaître les divers besoins de transport à satisfaire, les avantages et les inconvénients des différents modes de transport, le rôle le mieux adapté à chacun d'eux, ainsi que les avantages et les coûts prévus des diverses améliorations.

Établissement des priorités: comment choisir?

Il importe d'analyser à la fois d'un point de vue technique et dans une arène publique plus vaste, les projets d'amélioration du transport présentés dans les sections précédentes du présent document en les replaçant dans le contexte global des objectifs riverains.

Parmi les questions importantes à étudier lors de l'évaluation de chacun des projets de transport, on se demandera entre autres:

- Le projet est–il compatible avec l'utilisation souhaitée des terrains?
- Fournit–il la capacité de transport nécessaire?
- Quelles sont ses répercussions sur les autres modes de transport?

Illustration 19

ÉTABLISSEMENT DES PRIORITÉS: QUELQUES QUESTIONS FONDAMENTALES

Quelle capacité de transport devrions–nous offrir?

Questions:

- Objectifs riverains: utilisation des terrains, densité, loisirs
- Transport local: pour soutenir les objectifs riverains
- Transport dans le corridor: pour desservir la circulation dans le QCA et le corridor
- Transport interurbain: pour répondre aux besoins de transport par avion, par train et par autobus
- Activités portuaires: pour répondre aux besoins de l'industrie locale

Quel est l'équilibre modal approprié?

Questions:

- Terrains limités pour les routes et le stationnement
- Capacité plus grande du transport en commun et du transport ferroviaire
- Utilisation des terrains, compatibilité avec l'environnement
- Souplesse en vue d'adaptations futures
- Rôle à long terme du transport maritime, des ports

Quelles améliorations devrait–on adopter d'abord?

Questions:

- Objectifs riverains: moment choisi et priorités
- Aptitude à répondre aux besoins de capacité et de service
- Coût et facilité de mise en oeuvre
- Aptitude à s'intégrer au réseau et souplesse

- Répond–il aux besoins industriels et commerciaux locaux?
- Est–il confortable, sûr et pratique?
- Est–il compatible avec l'environnement?
- Est–il efficace sur le plan énergétique par kilomètre–personne parcouru?
- Combien coûte sa construction?
- Peut–on obtenir le financement nécessaire?
- À combien revient son exploitation?
- Les utilisateurs en paieront–ils la plus grande partie ou l'ensemble?
- Le secteur privé devrait–il participer à son acquisition et à son exploitation?
- Peut–on l'intégrer à d'autres formes de transport?
- Peut–on l'adapter ou l'étendre à un coût raisonnable?

Les questions d'efficacité énergétique et d'effet sur l'environnement deviennent de plus en plus cruciales, à mesure que l'humanité continue de mettre à l'épreuve les limites écologiques de la planète. De toute évidence, les activités de transport et en particulier les émissions des automobiles contribuent fortement aux pluies acides, au réchauffement du globe, à la destruction de la couche d'ozone et aux effets toxiques locaux ressentis au coeur et aux alentours des zones urbaines. À mesure que les connaissances s'élargissent, on peut s'attendre à des pressions accrues visant la mise en place d'une réglementation et d'incitatifs destinés à réduire ces effets. Les décisions à court et à long termes concernant l'amélioration des moyens de transport doivent tenir compte de ces facteurs et reconnaître que les transports en commun consomment généralement beaucoup moins d'énergie que le transport automobile et réduisent donc d'autant les émissions par kilomètre–personne, que certains carburants comme le gaz naturel, l'hydrogène, et certains

systèmes de propulsion comme les moteurs électriques, seront probablement appelés à jouer un rôle de plus en plus important. On devra adopter des orientations de ce genre pour assurer un niveau de développement tolérable, nécessaire à la survie durable de l'humanité et des autres formes de vie sur terre.

Qu'en pensez–vous?

La Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto a clairement indiqué qu'elle invitait le public à formuler des commentaires au sujet du transport riverain. Nous espérons que l'information ainsi que les questions et les commentaires fournis dans ce document aideront le public à examiner les diverses options, à élaborer de nouvelles idées et à présenter ses commentaires et ses idées à la Commission royale chargée d'étudier les objectifs fondamentaux et les besoins de transport dans cette partie importante du Grand Toronto.

RAPPORTS ET DOCUMENTS DE TRAVAIL DE LA COMMISSION

Les rapports et les documents de travail publiés par la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto sont disponibles en français et en anglais. On peut les demander à la coordonnatrice des publications, à l'adresse suivante: Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, 207 Queen's Quay ouest, 5e étage. C.P. 4111, Succursale A, Toronto (Ontario) M5W 2V4.

On peut adresser les demandes de renseignements ou les observations concernant le contenu des rapports de la Commission à Beverly Morley, directrice des relations communautaires.

1 .*Environnement et santé: questions liées au secteur riverain de Toronto.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur l'environnement et la santé. ISBN 0–662–16539–2. N° de cat. du MAS Z1–1988/1–41–1F.

2. *Logements et voisinages: un secteur riverain habitable.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur le logement et les voisinages. ISBN 0–662–16936–0. N° de cat. du MAS Z1–1988/1.41–2F.

3. *Accès et déplacements.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur l'accès et les déplacements. ISBN 0–662–16937–9. N° de cat. du MAS Z1–1988/1–41–3F.

4. *Parcs, distractions et aménagements publics.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur les parcs, distractions et aménagements publics. ISBN 0–662–16936–0. N° de cat. du MAS Z1–1988/1–41–4F.

5. *Emploi, perspectives et croissance économique.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Groupe de travail sur les emplois, les perspectives et la croissance économique. ISBN 0–662–16939–5. N° de cat. du MAS Z1–1988/1–41–5F.

6. *Continuité et changement: les enjeux pour le secteur riverain et les commissaires du havre de Toronto.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Comité d'orientation chargé du dossier des commissaires du havre de Toronto. ISBN 0–662–16966–2. N° de cat. du MAS Z1–1988/1–41–6F

7. *L'avenir du Toronto Island Airport: les enjeux.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0–662–17671–5. N° de cat. du MAS Z1–1988/1– 41–7F.

8. *Stratégie de verdissement du secteur riverain de l'agglomération de Toronto.* Ron Reid, Rob Lockhart et Bob Woodburn. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0–662–17671–5. N° de cat. du MAS Z1–1988/1–41–0F

Rapport provisoire Août 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0–662–17215–9. N° de cat. du MAS Z1–1988/1F.

Documents de travail

Bibliographie sélective sur le port et le secteur riverain de Toronto
CAT Z1–1988/1–42–1F
ISBN 0–662–17596–4

Index du premier rapport provisoire, 1989
CAT Z1–1988/1–42–2F
ISBN 0–662–96233–8

L'industrie riveraine urbaine: la planification et le développement d'une industrie verte pour le XXIe siècle; Rapport sur le symposium, le 16 novembre 1989.
CAT Z1–1988/1–52–1F
ISBN 0–662–17640–5